



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1997

VI Legislatura

Núm. 136

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENTE: DON JESÚS POSADA MORENO

Sesión núm. 13 (extraordinaria)

celebrada el martes, 14 de enero de 1997

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia, a petición del Gobierno, del señor Ministro de Fomento (Arias-Salgado y Montalvo), para informar sobre la situación del aeropuerto de Barajas. (Número de expediente 214/000030.)

Se abre la sesión a las once de la mañana.

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días.

Vamos a comenzar esta sesión de la Comisión de Infraestructuras con un punto único del orden del día: comparecencia, a petición del Gobierno, del excelentísimo señor Ministro de Fomento para informar sobre la situación del aeropuerto de Barajas. (El señor **García-Arreciado Batanero pide la palabra.**)

Señor García-Arreciado.

El señor **GARCÍA-ARRECIADO BATANERO**: Buenos días también, señor Presidente.

Quisiera plantear el ruego de que en el orden del día de la convocatoria, que se produce fundamentalmente a petición del señor Ministro, contase que también el Grupo Parlamentario Socialista ha solicitado esta comparecencia.

El señor **PRESIDENTE**: Señor García-Arreciado, S. S. se ha adelantado a las palabras del Presidente. Le ro-

garía que primero escuchara al Presidente y luego pidiera la palabra, si lo que he dicho no le parece adecuado.

En efecto, el punto único del orden del día es la comparecencia, a petición del Gobierno, del señor Ministro de Fomento, para informar sobre la situación del aeropuerto de Barajas. Como Presidente de la Comisión quiero decir que agradezco mucho al Ministro de Fomento su interés por estar hoy aquí para explicar personalmente la situación del aeropuerto de Barajas. Es algo habitual agradecer las comparecencias, pero en este caso quiero recalcarlo, porque me consta el interés personal que el Ministro tiene en explicar esta situación.

Quiero añadir también, como Presidente de la Comisión, que el hecho de que en el orden del día aparezca como único punto la petición del Gobierno, proviene de que estando en período extraordinario de sesiones no se pueden recabar las peticiones de los grupos. El hecho —y quiero resaltarlo aquí— es que todos los grupos han manifestado un enorme interés por tratar la situación del aeropuerto de Barajas. Comenzando por el orden en que van a intervenir, debo decir que el Grupo Socialista, en efecto, pidió la comparecencia urgente del Ministro, y si no se pudo realizar a finales de diciembre fue por la imposibilidad de acoplar las fechas. De la misma forma, el Grupo de Izquierda Unida pidió la comparecencia del Presidente de AENA para que informara sobre la situación del aeropuerto; Convergència i Unió pidió la comparecencia del Ministro para que informara de este tema y el Grupo Popular, en fecha tan temprana como el 29 de noviembre —es decir, antes de que se produjeran algunos incidentes que luego tuvieron mayor repercusión—, ya pidió la presencia del Secretario de Estado de Infraestructuras para que informara de este tema.

Esto me hace concluir diciendo, como Presidente de esta Comisión, que vamos a tratar hoy un asunto sobre el que el Ejecutivo ha mostrado su claro interés, e interesa al Legislativo proque es un tema que afecta a todos los ciudadanos. Por ello, y con esto termino, estaba sobradamente justificada la decisión de la Mesa y portavoces de esta Comisión de pedir a la Mesa del Congreso que habilitara un día en este período extraordinario de sesiones para tratar este tema. Aprovecho para decir cómo la Mesa del Congreso ha captado la necesidad que había de celebrar esta sesión.

Por todo ello, y establecido el proceso que ha llevado a esta comparecencia del Ministro, paso a dar la palabra al señor Ministro de Fomento, don Rafael Arias-Salgado, para informar sobre la situación del aeropuerto de Barajas.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Arias-Salgado y Montalvo): Sean mis primeras palabras para felicitar a SS. SS. el año nuevo; todos esperamos que sea un buen año para estas Cortes y también, como es lógico, para España.

Voy a dividir mi intervención en dos partes. Una primera para explicar los resultados producidos por el expediente de investigación que se incoó a consecuencia del grave accidente que provocó el cierre del aeropuerto y una segunda, mucho más importante, que es la exposición que

afecta a la actual situación del aeropuerto de Barajas y las medidas que se han tomado, que se están tomando y que se van a tomar para encauzar lo que constituye actualmente una situación de congestión.

En relación con el accidente acaecido el día 10 de diciembre, el informe ordenado por las autoridades de AENA pone de manifiesto que quizás por un exceso de confianza por parte de la empresa Geotecnia o por considerar que los ensayos se realizaban en una zona fuera del área de movimiento —la instalación se encuentra en zona de acceso público— no se solicitaron de las autoridades del aeropuerto los permisos correspondientes.

Según señala el pliego de prescripciones técnicas relativo al concurso de asistencia técnica para la realización de estudios geotécnicos relativos a proyectos de AENA, año 1995, se dice literalmente: Será incumbencia del contratista la obtención de los permisos y licencias de los particulares que se requieran para la realización de los trabajos encomendados. Así, tras la adjudicación del concurso, la empresa seleccionada debió contactar, como se recoge en la investigación, con las autoridades aeroportuarias, y solicitar de ellas los pases y permisos y coordinar con los técnicos la realización de los ensayos.

Por tanto, cabe concluir que la empresa contratista no coordinó, como es preceptivo, con la autoridad del aeropuerto la ejecución del sondeo, como consecuencia de ello, perforó la galería de servicio que originó el incendio y, en tercer lugar, que el contratista disponía de un plano para el sondeo que debió completar con otros del aeropuerto. Tras producirse los hechos mencionados, la decisión de cerrar el aeropuerto fue adoptada por el presidente y la dirección de AENA, previa consulta con el Ministro de Fomento. Como consecuencia de ello, se procedió al cierre desde las 17 horas 48 minutos a las 22 horas 50 minutos en que el aeropuerto volvió a quedar plenamente operativo.

A la vista de lo ocurrido, y con fecha 11 de diciembre de 1996, AENA inició el expediente de resolución del contrato con la empresa encargada de los estudios geotécnicos en Barajas. Además, se ha encargado, vía expediente de urgencia, el estudio de redundancias, fiabilidad y seguridad de todas las instalaciones eléctricas de los aeropuertos españoles. En todo caso, y como consecuencia de este accidente que provocó el cierre del aeropuerto, se adoptaron las siguientes medidas: cambiar y mejorar los pliegos de prescripciones de las asistencias técnicas, tanto de redacción de proyectos como de geotecnia, para evitar lo acontecido en este incidente. Segundo, revisar todas las instalaciones eléctricas de los aeropuertos en aspectos de redundancias, fiabilidad y seguridad desde el punto de vista técnico-operativo. Tercero, revisar los planes de emergencia de los aeropuertos, sobre todo en capacidad de los servicios para incidentes no aeronáuticos y su coordinación con servicios exteriores. Y, cuarto, normalizar las prioridades y coordinación de las torres de control y central eléctrica sobre cortes de suministro de energía a las ayudas visuales en caso de incendio.

De este accidente que provocó el cierre cabría destacar cinco circunstancias que deben ser puestas de relieve, para que sirvan como material de reflexión. Primero, la central

de suministro de energía eléctrica y parte de la conducción están fuera del perímetro de seguridad del aeropuerto. Segundo, el aeropuerto de Barajas, de acuerdo con el informe suministrado por los servicios de bomberos, no tiene suficientes reservas de energía; reservas de energía que, de acuerdo con los reglamentos vigentes, deben comprender el balizamiento de las pistas, la torre de control y los mostradores de facturación. Tercero, una parte de la conducción eléctrica no está duplicada y cuando la duplicación no es completa resulta a la postre inútil. Cuarto, en la parte donde está duplicada la conducción eléctrica, su configuración es deficiente porque está junta, de tal manera que las dos salidas del fluido eléctrico están juntas y dentro de la misma galería. Y quinto. Los planes que recogen la información al día de las principales zonas estratégicas del aeropuerto no estaban cargados en el ordenador central de AENA por problemas de incompatibilidad entre los ordenadores de las empresas consultoras y constructoras y el ordenador central de Aeropuertos Nacionales.

Señorías, éstas son todas las circunstancias que hoy están en proceso de corrección —algunas ya corregidas—, para que no vuelva a ocurrir lo que sucedió el pasado mes de diciembre y que provocó el cierre del aeropuerto; cierre que es un accidente siempre grave, porque Barajas es un centro neurálgico, no solamente del transporte aéreo nacional, sino también del transporte aéreo europeo.

Debo decir, para completar la información, que desde el año 1983 ésta es la quinta ocasión en que se procede al cierre del aeropuerto de Barajas por causas distintas. El 7 de diciembre de 1983 estuvo veinticuatro horas cerrado, como consecuencia del accidente que hubo entre dos aviones, uno de Iberia y otro de Aviaco. El 12 de noviembre de 1985 se produjo el cierre, durante tres horas, como consecuencia de un incendio en la galería de servicios del terminal nacional. Entre el 9 y el 15 de octubre de 1986, durante seis días, se cerró el aeropuerto de una de la madrugada a ocho de la mañana por realización de obras en pistas. En cuarto lugar, el 17 de mayo de 1994, también por obras en pista, estuvo el aeropuerto cerrado desde las 23 horas 30 minutos de la noche hasta las siete horas de la mañana de aquel año y mes.

Esto es lo que quería poner de relieve sin perjuicio de mayores precisiones a disposición de SS. SS. en el informe completo que está a disposición de la Cámara, realizado por Aeropuertos Nacionales que es un grueso expediente con muy completa documentación. Ésta es, señorías, la explicación básica y sucinta del accidente que provocó el cierre del aeropuerto. Si ese accidente es grave y fue grave en sus consecuencias, todavía me parece más importante que debe suscitar, en consecuencia, la preocupación de la Cámara, como suscita la preocupación del Gobierno, la situación de colapso en que se encuentra el aeropuerto de Barajas más allá de los accidentes o incidentes que se hayan producido o se puedan continuar produciendo.

Vamos a tratar de explicar las razones de esta situación de colapso. La primera gran razón se despliega a través de la explicación de lo que es la evolución del tráfico en el aeropuerto de Barajas, evolución del tráfico que se explica muy sencilla y expresivamente a través de los datos de

operaciones de vuelo, de los datos de pasajeros y de los datos de carga.

Respecto a las operaciones de vuelo, en 1986 se realizan 118.416 operaciones; en 1993, año en que comienza la última legislatura del Gobierno anterior, se alcanzan 203.905 operaciones; en 1995 se pasa a 224.332 y en el año 1996 hay 246.000 operaciones. Por tanto, entre 1986 y 1996 se produce un incremento del 110 por ciento en las operaciones de vuelo y entre 1993 y 1996, del 27 por ciento.

Si nos movemos en el análisis de la evolución del número de pasajeros tenemos los datos siguientes. En el año 1986 pasan por el aeropuerto de Barajas 10.883.000 pasajeros; en 1993, 17.301.000 pasajeros; y en 1996, 21.700.000 pasajeros. Es decir, entre 1986 y 1993 se incrementa el número de pasajeros el 67,5 por ciento y entre 1983 y 1996, el 101 por ciento. Por lo que se refiere a la carga, en 1986, 170 millones de kilogramos y en 1996 pasan por Barajas 238 millones de kilogramos.

Ésta es la primera circunstancia de hecho, la evolución del tráfico que explica la actual congestión y saturación del aeropuerto de Barajas. La segunda circunstancia a que se puede apelar para explicar racionalmente la actual situación es el proceso de liberalización del tráfico aéreo que provoca la aparición de nuevas compañías que prestan navegación de cabotaje dentro del territorio nacional. La emergencia de nuevas compañías provoca, consecuentemente, la demanda de un mayor número de *slots* y, en tercer lugar, se produce un lógico incremento del tráfico aéreo que, provocado por la competencia, baja los precios del transporte aéreo y ello origina un incremento del transporte aéreo. Además, ese incremento del transporte aéreo en España era más que previsible y razonable puesto que la densidad de nuestro transporte aéreo estaba muy por debajo de las medias comunitarias.

En el marco de esta segunda circunstancia que hemos denominado proceso de liberalización hay que incluir cierto grado de picaresca que se produce en una situación en que es imprescindible frente a una capacidad limitada del aeropuerto, como veremos a continuación, pedir nuevos *slots* por parte de las nuevas compañías a fin de ir adquiriendo derechos históricos para el día 1.º de abril del presente año 1997, momento en que se produzca la plena liberalización en el marco de la Unión Europea, pueda pasar a prestar navegación de cabotaje cualquier compañía comunitaria.

Estas dos circunstancias, evolución del tráfico aéreo y proceso de liberalización, se producen en un marco de limitaciones de hecho del aeropuerto de Barajas. Las limitaciones de hecho del aeropuerto de Barajas afectan a su configuración física, en primer lugar; a limitaciones medioambientales, en segundo; a limitaciones del espacio aéreo, en tercer lugar; y, en cuarto lugar, a escasez de plantillas.

Vamos a ir analizando todas estas circunstancias que son circunstancias de hecho y que determinan la incapacidad del aeropuerto de Barajas para absorber, a menos que se hagan grandes obras de infraestructura, el incremento del tráfico aéreo.

La configuración física del aeropuerto de Barajas consiste sustancialmente en dos pistas cruzadas, las denominadas 15-33 y 18-36 que generan una capacidad limitada por su propia configuración y, además, tienen una capacidad disminuida a su vez cuando sopla viento sur en el aeropuerto y se produce una situación que los técnicos llaman de configuración sur. Sobre ello insistiremos en algún momento; diremos ahora que la configuración sur disminuye la capacidad del aeropuerto de Barajas porque disminuye el área de trabajo para organizar las secuencias de aterrizajes al tener que atravesar la zona montañosa de Guadarrama. El espacio aéreo se reduce, y por consiguiente se reduce el área de trabajo en la que deben actuar los controladores aéreos. En segundo lugar, cuando existe esa configuración sur se interfieren en mayor medida los flujos de entrada y salida y ello supone un mayor tiempo de permanencia en los sectores del área terminal de Madrid como consecuencia de la mayor duración de las trayectorias de aproximación. Esto determina la configuración física del aeropuerto de Barajas, que es una primera limitación de hecho.

La segunda limitación de hecho son las llamadas limitaciones medioambientales. La proximidad de importantes núcleos de población tanto al norte como al sur del aeropuerto impone, por el ruido que producen los aviones, limitaciones en las salidas o despegues, ya que durante los dos primeros minutos los aviones deben seguir la misma trayectoria con independencia de la dirección posterior que sigan, bien sea oeste-sur, bien sea este-norte, por tanto, deben seguir la misma trayectoria y eso disminuye la capacidad del aeropuerto de Barajas por razones medioambientales.

En las operaciones de despegue, el lapso de tiempo entre uno y otro despegue sería sólo de un minuto, según el reglamento, cuando las derrotas de salida diverjan por lo menos en un ángulo de cuarenta y cinco grados. Esto no se puede dar en el aeropuerto de Barajas y, por tanto, hay que aplicar con estricto rigor, entre salida y salida, el lapso de tiempo de dos minutos previsto por el reglamento y que solamente podría reducirse a un minuto en el supuesto de que se pudiera desviar el rumbo cuarenta y cinco grados en el momento del despegue, según la trayectoria a seguir por el avión.

Tercera limitación de hecho, las que hemos denominado limitaciones del espacio aéreo: son limitaciones de capacidad originadas por los centros de control de Madrid y de Barcelona. Entre los diversos sectores que se hallan bajo su jurisdicción el centro de control de Madrid tiene saturado el llamado sector de Castejón, que canaliza todos los vuelos hacia Barcelona, Valencia, Baleares y países mediterráneos. Por tanto, es el sector del espacio aéreo del centro de control de Madrid que tiene mayor densidad de tráfico aéreo. Además, este sector soporta una combinación de tipos de tráfico que es la más desfavorable posible; la de sobrevuelo, descenso y ascenso, que naturalmente se interfieren. Es un espacio aéreo que está constreñido por zonas militares y soporta uno de los tráficos más densos de Europa, concretamente el que existe entre las ciudades de Madrid y Barcelona. A su vez, el centro de control de Bar-

celona también se encuentra saturado en los dos sectores de tráfico aéreo en que se divide y que resultan ya insuficientes.

Finalmente, como siguiente limitación está la que he denominado escasez de plantillas, que voy a señalar a SS. SS. en unos muy breves datos para poner de relieve hasta qué punto el trabajo que realizan los controladores aéreos en España es meritorio. En la torre de control de Madrid-Barajas, plantilla actual, trabajan 54 controladores, la plantilla necesaria sería de 58 controladores; en el centro de control de Madrid la plantilla actual es de 235 controladores, requeriría para su adecuado funcionamiento 289 controladores, y en el centro de control de Barcelona trabajan actualmente 188 controladores y la plantilla necesaria asciende a 204 controladores. Esto implica que nuestros controladores hacen un gran número de horas extraordinarias, especialmente en el centro de control de Madrid, donde realizan 61.193 horas extraordinarias. Es imposible incrementar ya ese cupo de horas extraordinarias a menos que se incremente la plantilla de controladores, y esto es una limitación de hecho a la que se pondrá remedio en los próximos meses, es una limitación de hecho que impide en estos momentos incrementar la capacidad del aeropuerto.

Este conjunto de limitaciones produce sustancialmente dos efectos: una congestión que para ser rigurosos debemos denominar saturación, de imposible solución a plazo inmediato, de una parte, y, de otro lado, una gradual pérdida de puntualidad en el aeropuerto, y es que el grado de saturación en que se encuentra no permite al aeropuerto de Barajas disponer en su funcionamiento de un mínimo colchón que permita absorber los retrasos que se puedan producir por cualquier tipo de incidentes. Hay que tener en cuenta que el sistema de tráfico aéreo y el sistema aeroportuario es complejo e interactivo, muchos retrasos que se originan en el aeropuerto de Barajas no tienen su origen en el mismo, pueden tener su origen en los retrasos que se originan en otros aeropuertos, porque ese sistema complejo e interactivo funciona en forma de red y cualquier incidente en uno de los puntos del sistema tiene sus repercusiones inmediatas en el resto de puntos del sistema.

Al estar trabajando permanentemente en un nivel de saturación el aeropuerto de Barajas carece de colchón para reabsorber el retraso que se pueda producir como consecuencia de *slots* no utilizados, de retrasos producidos en otros aeropuertos o de retrasos que se producen muchas veces en los aviones. Incluso hay ocasiones en que permiten facturación hasta un tiempo excesivamente tardío o esperan a determinados pasajeros con retraso y con ello se inicia un retraso en el proceso de funcionamiento del aeropuerto. Esta pérdida de puntualidad es gradual. En 1993 claramente se alcanza un buen índice de puntualidad en el aeropuerto, que asciende al 84,9 por ciento, y a partir de 1993 hay un descenso gradual y perceptible del índice de puntualidad del aeropuerto. En 1994 el índice de puntualidad es del 82,3 por ciento y en 1995 se ha reducido ya al 78,5 por ciento; entre 1993 y 1995 el aeropuerto de Barajas ha perdido seis puntos porcentuales de puntualidad media. En noviembre de 1995 —tomo esta referencia para que se vean los efectos del incremento de tráfico— la pun-

tualidad es sólo del 72 por ciento, y el retraso medio es de 17,6 minutos, y en el mes de diciembre de 1995 el índice de puntualidad desciende al 71 por ciento, y el retraso medio es de 20,9 minutos. Esa pérdida de puntualidad se produce aceleradamente en los meses de octubre y noviembre de 1996. En el mes de octubre hay dos circunstancias singulares que incrementan muy sustancialmente el retraso. Junto a la permanente saturación del aeropuerto y a la presión de la demanda, se realiza la limpieza de una de las pistas que la deja durante horas y a lo largo de unos días en desuso, limpieza de la pista programada, como es lógico, con mucha antelación, tal y como deben programarse y realizarse todos los trabajos de los grandes aeropuertos; además, en el mes de octubre de 1996 se incrementan los vuelos respecto a octubre de 1995 en el 10,71 por ciento. Concretamente, en octubre de 1995 hay 19.678 vuelos y en octubre de 1996, 21.785 vuelos. La puntualidad media en el mes de octubre de 1996 es del 56,3 por ciento. En lo que afecta al mes de noviembre, además de las circunstancias ordinarias se da un incremento del número de vuelos verdaderamente excepcional, se incrementan el 25 por ciento; contabilizado el incremento noviembre sobre noviembre, en noviembre de 1996 sobre noviembre de 1995, aumenta el 25 por ciento. Y la puntualidad en el mes de noviembre desciende al 50,7 por ciento. El día 27 de noviembre como consecuencia de esta situación se empiezan a poner en marcha las primeras medidas, y en el mes de diciembre, a pesar de que se produce un incremento de los vuelos del 11 por ciento, se recupera la puntualidad hasta el 62 por ciento, desde el 50,7 por ciento que se había producido en el mes de noviembre. Si se analizan los gráficos a través de los cuales se percibe visualmente la pérdida de puntualidad del aeropuerto de Barajas, se ve muy claramente que hay una puntualidad descendente desde 1993 y esa evolución descendente de la puntualidad evoluciona justamente al compás de la demanda, de tal manera que dentro de cada año las pérdidas de puntualidad coinciden con los meses en que la demanda es mayor, y, por el contrario, recupera cierto grado de puntualidad en los meses en que la demanda desciende.

En la actual situación de saturación del aeropuerto de Barajas se puede establecer en relación con la media de otros aeropuertos europeos que Barajas estará por debajo de la media de puntualidad europea entre el 5 y 10 por ciento, que quizá, de acuerdo con las circunstancias climatológicas, llegará y sobrepasará ese 10 por ciento por debajo de la media comunitaria en las temporadas de invierno. Debo decir que en las temporadas de invierno todos los aeropuertos europeos pierden entre el 10 y 15 por ciento de puntualidad, y que el índice medio de puntualidad de los principales aeropuertos europeos está entre el 75 y 80 por ciento, porque es un sistema complejo en cuya concepción es imposible alcanzar nunca el cien por cien de puntualidad. Por eso, una puntualidad que oscile entre el 70 y el 80 por ciento será siempre una puntualidad media razonable para un gran aeropuerto y una puntualidad media muy razonable para un aeropuerto como el de Barajas, que como acabo de exponer, tiene unas limitaciones de hecho muy notables.

Para hacer frente a esta situación, señorías, se ha ido adoptando un conjunto de medidas a las que no quiero dejar de hacer alusión de una manera detallada, aun a riesgo de cansar a SS. SS. Querría exponer, de manera relativamente sucinta, todas aquellas medidas que se han ido tomando y que tienen como objetivo estricto incrementar la capacidad del aeropuerto, porque hay muchas inversiones que son necesarias en el funcionamiento global del aeropuerto, pero que no están precisamente dirigidas a incrementar la capacidad aeroportuaria ni, desde luego, a incrementar la capacidad de control del tráfico aéreo de las instalaciones del aeropuerto de Barajas.

Hasta el año 1992, Barajas va dirigiendo el incremento del tráfico aéreo con cierta dificultad y, desde el punto de vista de la puntualidad, 1992 es un año muy negativo, hasta el punto de que, preocupado por ello el Gobierno de entonces, ya a finales de 1991 se adopta un nuevo plan director y se toman algunas medidas. En concreto, en 1992 se abre un nuevo sector aéreo en el área de control de tráfico aéreo de Madrid, es el tercero. Eso incrementa la capacidad del aeropuerto hasta cuarenta movimientos a la hora en ambas configuraciones, tanto en la configuración norte como en la sur. En el año 1993 se toma la siguiente medida: se anticipa el umbral de aterrizaje de la pista 33 y, con ello, se gana entre 12 y 15 segundos por cada operación de aterrizaje; por tanto, se puede alcanzar, como consecuencia de ese menor tiempo de aterrizaje, cincuenta movimientos la hora en configuración norte, que es la actual capacidad del aeropuerto, y cuarenta movimientos la hora en configuración sur.

En ese período, hasta el año 1992 inclusive, se van adoptando algunas medidas de inversión que ascienden a 13.921 millones de pesetas. El período entre 1993 y 1996, ya está en vigor un nuevo plan director. En ese plan director se programan unas inversiones, para el cuatrienio 1993-1996, de 120.628 millones de pesetas, porque se prevé ya la construcción de la tercera pista de Barajas, la construcción de una nueva terminal, la construcción de una nueva torre de control, la construcción de una nueva plataforma. De esos 120.000 millones de pesetas de programación, entre 1993 y mediados de 1996, se ejecutan 27.000 millones. Concretamente, en ampliación estricta de capacidad del aeropuerto 4.298 millones de pesetas; en ampliación de la terminal, 10.599 millones de pesetas, de los que 7.000 corresponden al llamado dique norte, ampliación de la terminal que se inaugurará en el mes de mayo del presente año 1997. En mantenimiento del estándar del aeropuerto se invierten 4.530 millones; en mejorar la operatividad externa, 2.735 millones, y en lo que se denomina resto de obras, ampliación del aparcamiento y periferia del aeropuerto, 5.136 millones de pesetas. En total, 27.298 millones sobre un total previsto de 120.628 millones de pesetas.

Medidas adoptadas en los ocho meses de gobierno del Partido Popular como consecuencia de la congestión y saturación en que se encuentra el aeropuerto. Primero, la coordinación entre el denominado *slot* aeroportuario y *slot* del tráfico aéreo. En marzo de 1996 se trasladó a Bruselas, como otros países europeos, la tramitación de los planes de

vuelo, que después Madrid traducía en *slots* aeroportuarios. En el marco de este traslado temporal se producen dos circunstancias: primero, Bruselas no mide, porque no tiene por qué medir, la presión de la demanda que se está originando sobre el aeropuerto de Barajas y no puede medir, porque no tiene por qué medirlo, el extraordinario incremento del porcentaje de vuelos que se produce en octubre de 1996 respecto a 1995, casi el 11 por ciento, y del 25 por ciento en noviembre. Por otro lado, en estos meses se producen los mayores incumplimientos de algunas compañías aéreas en la obligación de coordinar sus planes de vuelo que presentan en Bruselas con la concesión de *slots* aeroportuarios. El 27 de noviembre del presente año se adopta la siguiente medida: las compañías deberán presentar los planes de vuelo simultáneamente en Bruselas y en el aeropuerto de Barajas. Esta medida tiene un efecto inmediato porque implica un control de los *slots* aeroportuarios. Tiene un efecto inmediato porque, como decía antes, en el mes de diciembre se pasa de una puntualidad del 50 por ciento en el mes de noviembre a una puntualidad del 62 por ciento en el mes de diciembre.

Segunda medida, el ajuste de movimientos u operaciones de vuelo en la franja horaria entre las siete y las ocho de la mañana, la franja de mayor densidad horaria. Si en el aeropuerto de Barajas, entre las siete y las ocho de la mañana, solamente hubiera despegues o salidas, el aeropuerto solamente tendría capacidad para treinta operaciones, porque el Reglamento de circulación aérea impone que debe haber un lapso de tiempo de dos minutos entre despegue y despegue como consecuencia de las distintas limitaciones que define la configuración del aeropuerto de Barajas. Se ha podido hacer un reajuste combinando despegues y aterrizajes, de tal manera que se pueda conservar en esa franja horaria entre cuarenta y cinco y cincuenta movimientos la hora. A tal efecto, se ha efectuado una negociación con las compañías aéreas para que redistribuyan las salidas o despegues y se combinen con las entradas en esa franja horaria entre las siete y las ocho de la mañana. Esta medida ha entrado en vigor el 7 de enero y debo decir que en el día de ayer la puntualidad del aeropuerto de Barajas alcanzó el 71 por ciento.

Tercera medida, retirada de *slots*, que se realiza en dos fases. En una primera fase se han retirado todos aquellos *slots* que habían sido artificialmente reservados por las compañías aéreas simplemente con objeto de poder acreditar unos derechos históricos para, en el momento que se produzca la liberalización, poder hacerlos valer. En la segunda fase, que entrará en vigor en el mes de marzo, se van a retirar los *slots* en forma proporcional a todas las compañías en las franjas horarias más conflictivas. ¿Por qué se realiza esta medida? Por la siguiente consideración. El aeropuerto es un servicio público, y el Gobierno tiene la obligación de garantizar que el servicio público funcione correctamente. Las compañías aéreas tienen unos intereses legítimos; el Gobierno, la dirección del aeropuerto de Barajas y AENA en particular garantizarán formalmente la existencia de esos derechos históricos para cuando se amplíe la capacidad del aeropuerto de Barajas, pero la puntualidad del aeropuerto es un objetivo prioritario y, por

consecuente, dadas las limitaciones de hecho en la configuración del aeropuerto, es absolutamente imprescindible garantizar que el aeropuerto funcione exactamente en el marco de la capacidad que tiene, sin aceptar ninguna presión de incremento por parte de la demanda.

Cuarta medida. Se va a desplazar el umbral de la pista 18 para incrementar la capacidad del aeropuerto cuando haya configuración sur. Se va a desplazar 700 metros y, naturalmente, se realizarán las obras de complemento que lleva aparejadas dicho desplazamiento: balizamiento adicional y una nueva instalación de seguridad, de categoría 3, de las llamadas instrumento de sistema de aterrizaje. Este desplazamiento de 700 metros del umbral de la pista 18, para incrementar la capacidad del aeropuerto cuando haya configuración sur, se pondrá en funcionamiento en la última semana de febrero, primera semana de marzo, según la información que me traslada la dirección de Aeropuertos Nacionales.

Quinta medida. Se va a producir una mejora en el sentido de una mayor racionalización en la sectorialización del espacio aéreo de los centros de control de Madrid y Barcelona. En relación con el centro de control de Madrid, se va a descargar el sector de Castejón mediante desvíos en ruta por el sector de Zaragoza con carácter inmediato y se va a desdoblarse el sector de Castejón, creando, por tanto, un cuarto sector aéreo que se pondrá en funcionamiento a finales del año 1997, cuando se disponga del número suficiente de controladores aéreos.

Y en lo que afecta al área determinada de Barcelona, en marzo de 1997 se va a crear un tercer sector aéreo, que se va a poder cubrir con el número actual de controladores, incrementando sería y fuertemente a plazo inmediato el número de horas extraordinarias que deberán realizar los controladores que trabajan en el centro de control de Barcelona.

Sexta medida. Modificación del reglamento de circulación aérea. No es una medida directamente dirigida a incrementar la capacidad del aeropuerto, pero sí es una medida que va a permitir mejorar la capacidad, la gestión del tráfico aéreo; va a hacer flexibles algunos de los actuales procedimientos operativos que son excesivamente rígidos.

Séptima medida. Se ha firmado con el Ministerio de Defensa un convenio para la utilización de la pista de la base aérea de Torrejón. Se va a trasladar a Torrejón la llamada aviación general, aviación que implica paquetería, aviación deportiva, aviación de negocios, etcétera, para descongestionar en alguna medida, moderadamente —es una medida de efectos limitados—, la actual situación del aeropuerto de Barajas. Permitirá descargar aproximadamente unos cinco o seis *slots*, especialmente en las franjas horarias de mayor densidad de tráfico.

Y octava medida, reactualización del plan Barajas. Se ha adjudicado recientemente la construcción de la tercera pista de Barajas, cuya puesta en servicio está prevista a finales de 1998. Se ha adjudicado igualmente el balizamiento de esa tercera pista, que se pondrá en funcionamiento, como es lógico, en forma simultánea a la previa pista, a finales de 1998. Se construirá y terminará una nueva torre de control para las mismas fechas. Se iniciará

la construcción de una nueva plataforma de aparcamiento de aeronaves, cuya primera fase se terminará también a finales de 1998 y la segunda en el primer trimestre de 1999. Finalmente, se anticipa todo el proceso administrativo de estudio informativo, adjudicación de proyecto y adjudicación de obra de la nueva estación terminal y de las obras de urbanización que lleva implícito la ampliación del aeropuerto. La fase primera terminará en el año 1999 y la segunda en 2000. Esto implicará, cuando esté plenamente operativo, que el aeropuerto de Barajas llegará a tener aproximadamente una capacidad de 90 movimientos a la hora. Según la evolución del tráfico, está garantizado el funcionamiento correcto en niveles adecuados de capacidad hasta el período que va del año 2012 al 2015. Previamente, habrá que tomar una decisión sobre por dónde se debe ampliar el tráfico aéreo que está destinado a recibir el espacio aéreo español.

En todo caso, es una obra absolutamente imprescindible y no hay opción. No es racional la discusión en breve plazo entre ampliación de Barajas y segundo aeropuerto. No hay tiempo. La tercera pista es absolutamente imprescindible y es la ampliación de la capacidad del espacio aeroportuario español que se puede poner en funcionamiento en el más breve plazo. Cualquier iniciativa dirigida a poner en marcha con todos los servicios anejos un segundo aeropuerto llevaría muchísimo más tiempo. En todo ese espacio de tiempo España pierde absorción del tráfico aéreo, pierde actividad económica y consecuentemente pierde ingresos.

El tráfico aéreo actualmente se encuentra en un momento extraordinariamente importante. El proceso de liberalización europeo está predestinado a traducirse en un proceso de liberalización a escala planetaria y de nuestra capacidad de actuación en ese proceso dependerá que sepamos conservar e incrementar la importancia estratégica que está llamado a tener el aeropuerto de Barajas, si nosotros, como país, somos capaces de dar respuesta a ese proceso. De ahí la urgencia de ampliar con carácter inmediato la capacidad del aeropuerto de Barajas y también de plantearse por dónde se puede continuar incrementando la capacidad de absorción del tráfico aéreo.

Mientras se concluye la tercera pista, insisto, finales de 1998, Barajas deberá funcionar, con las medidas adoptadas, con un índice medio de puntualidad correcta, por debajo de la media europea pero que se puede calificar de normal y de correcto en un sistema extraordinariamente complejo. Esos índices de puntualidad serán siempre algo menores en las épocas de invierno y se irán incrementando en las épocas de verano como consecuencia del tiempo y de las propias circunstancias meteorológicas.

Con estas medidas y con otras que se puedan ir concibiendo y aplicando, el reto del Gobierno es poner al aeropuerto de Barajas en situación de asumir el reto que, como centro estratégico del tráfico aeroportuario español, tiene nuestro aeropuerto. El Gobierno está empeñado en conseguir ese objetivo y en estos siete meses, creo que con la máxima diligencia, ha adoptado el conjunto de medidas que estaba a su alcance adoptar, para que se pueda ir absorbiendo ese incremento del tráfico aéreo que nos viene impulsado por el proceso de liberalización.

Muchas gracias, señor Presidente. **(El señor Sedó i Marsal pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ministro de Fomento, por su extenso y detallado informe sobre la situación aeroportuaria en Barajas.

Ahora, comenzaríamos el turno de portavoces, pero me pide la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Para una cuestión de orden, señor Presidente.

El Reglamento, no sé en qué artículo exactamente, dice que después de la comparecencia del ministro se puede pedir un receso o un tiempo de hasta 45 minutos. Yo no pido tanto. Pediría una pausa de diez minutos o un cuarto de hora, para que, después de la muy detallada exposición del señor ministro, pudiésemos ver, antes de manifestarnos, básicamente los que van a intervenir en primer lugar, cómo planteamos nuestro discurso.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Sedó, en efecto, lo que procede hacer en toda comparecencia es suspender la sesión hasta un máximo de 45 minutos, una vez que ha actuado el compareciente. La actuación habitual en el seno de esta Comisión es prescindir de esa interrupción, pero yo la considero absolutamente adecuada en este caso, cuando además ha sido una exposición muy profunda y muy extensa. Me gustaría oír la opinión de los portavoces de los grupos, pero yo creo que desde luego procede actuar así. Señor García-Arreciado.

El señor **GARCÍA-ARRECIADO BATANERO**: Yo estimo que la intervención, de tan profunda, ha sido oscura, y quizás hagan falta unos minutos a otros grupos para fijar sus posiciones. Mi grupo no los necesitaría, pero es un derecho reglamentario que asiste al Grupo Catalán (Convergència i Unió) y, por tanto, no hay obstáculo alguno por nuestra parte.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: Sin entrar en oscuridades o lucideces, yo me adhiero a la petición del señor Sedó.

El señor **PRESIDENTE**: Por tanto, estableceríamos 15 minutos de suspensión y a las doce y diez en punto recomenzaríamos la sesión.

Se suspende la sesión.

Se reanuda la sesión.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a reanudar la sesión. Comienza ahora el turno de portavoces. A título meramente indicativo, pero para que lo tengan en cuenta, hablamos siempre de intervenciones de alrededor de 15 minutos.

La primera intervención corresponde al portavoz del Grupo Socialista, señor García-Arreciado, que tiene la palabra.

El señor **GARCÍA-ARRECIADO BATANERO:** Gracias, señor Ministro, por su comparecencia.

Afortunadamente, el gran interés que usted tenía por comparecer en esta Comisión, como nos ha recordado el señor Presidente, nos permite debatir este asunto un mes después de cuando sucedieron los hechos y, por tanto, ya tenemos una cierta perspectiva. Hemos perdido en rapidez, hemos perdido quizás en eficacia, pero podemos ganar en serenidad. Mi intervención va a complementarla la señora Narbona, con una pregunta concreta que quiere hacer al señor Ministro.

Si, cuando ocurrieron los acontecimientos, el personal con altas responsabilidades en AENA y en el sector, en su conjunto, en el Ministerio, hubiese comparecido para dar una rueda de prensa oficial de lo que había ocurrido, nos habríamos ahorrado todas algunas indignaciones y el señor ministro no hubiera sido puesto en la tesitura de hacer algunos análisis y establecer algunos diagnósticos que hoy, de manera muy afortunada, han sido extraordinariamente matizados, por no decir absolutamente corregidos. A pesar de eso, las declaraciones del señor Ministro y algunas de altos cargos de AENA —estas últimas se pueden calificar de obscenas claramente— crearon en el país la sensación de que en Barajas se había producido un incendio que no pudo ser controlado porque no se disponía de los medios necesarios, y que la decisión de cierre de Barajas era la única que se podía tomar.

En la página 2.428 del «Diario de Sesiones» número 47, correspondiente al 11 de diciembre pasado, leemos algunas cosas. Se ha producido una agobiante petición de *slots*, que venían a través de Bruselas y que después no eran utilizados por las compañías aéreas. Es la única explicación dada entonces por el señor Ministro. Insisto en que sinceramente lo quiero desligar de lo que dijo, porque, dada la urgencia con que se pronunció sobre el asunto, sólo son entendibles estas declaraciones por el suministro de información falseada por parte de algunos altos cargos. Continúa en la misma página un cúmulo de sorpresas del señor Ministro. Sorprendentemente, las instalaciones de emergencia de Barajas no están duplicadas, de manera que, si en un momento hay que cortar el suministro de fluido eléctrico, hay que cerrar el aeropuerto. Sorprendentemente la central de suministro eléctrico del aeropuerto de Barajas está fuera del perímetro de seguridad del aeropuerto.

Eso se reitera hoy y tampoco es verdad, señor Ministro. Está en un recinto vallado, sometido a control externo por cámaras de televisión. Por tanto, hay una permanente vigilancia de lo que ocurre en esa central eléctrica.

Continuaban las sorpresas el día 11 de diciembre, manifestando el ministro sorprendentemente, debo decir que hoy, a las seis y media de la tarde, se ha podido poner en funcionamiento, con balizamiento a pleno rendimiento y con grupos electrógenos traídos de fuera de Barajas. El balizamiento nunca fue afectado por el incendio; el balizamiento se cortó cuando se cortó la central que suministra

energía a Barajas. Yo no sé por qué se llevaron grupos electrógenos, pero la central se puso en funcionamiento al día siguiente, dando tensión a los circuitos alternativos redundantes que no existían.

Las instalaciones de emergencia del aeropuerto de Barajas son tercermundistas; la infraestructura de seguridad de Barajas es tercermundista y lamentable, y el primer indignado es el Gobierno porque todo gobierno tiene derecho a esperar de sus antecesores al menos que ciertas cuestiones técnicas se les den resueltas. No he sido yo, han sido otros. Por no continuar, baste decir que en su intervención, señor Ministro, reitera hasta cuatro veces más que las instalaciones de suministro eléctrico a Barajas no están duplicadas, no son circuitos redundantes.

Hoy, en relación con los incidentes del día 10, que es lo primero a lo que nos vamos a referir, hemos escuchado una versión que básicamente viene a decir que un exceso de confianza de la empresa Eurocónsult, que es la que realizaba trabajos de geotecnia y de cata en los alrededores de Barajas, es la causa del accidente. Ésta puede ser la causa directa, pero no la causa verdadera del accidente, y, desde luego, no justificaba de ninguna manera algunas decisiones que se tomaron acto seguido por el señor presidente de AENA y por el señor ministro, por lo que nos acabamos de enterar, sin que el señor director del aeropuerto de Barajas apareciese ni entonces ni ahora por ningún lado.

El problema, señor Ministro, es que, si antes se sabía quién hacía obras en Barajas y estaban coordinados entre ellos —buena prueba es que durante muchos años ha habido obras importantes en Barajas y no ha habido ningún desequilibrio importante ni ningún incidente ni accidente como el que hoy estamos comentando—, hoy lo difícil es decir quién no hace obras en Barajas. Las hace el propio aeropuerto, las hace la dirección del plan Barajas, que depende de AENA, las hace la dirección de infraestructuras de AENA y precisamente de una dirección dependiente de la dirección de infraestructuras de AENA, de la construcción, es de donde sale la contrata con Eurocónsult para realizar los trabajos de geotecnia. Pero no hay coordinación entre AENA y el aeropuerto, a pesar de haber unido en la misma cúpula la presidencia de AENA con Aviación Civil. Por eso, la subdirección de construcción de AENA encargó a Eurocónsult los citados trabajos de geotecnia sin conocimiento de Barajas y sin que nadie suministrara a esta empresa los planos técnicos necesarios que existen para poder efectuar estas obras sin riesgo alguno para el aeropuerto.

Efectivamente, el día 10 de diciembre, a las 11,45, un trabajador de Eurocónsult perforó una galería y originó un incendio en el revestimiento de un cable de baja tensión, sin afectar para nada al cableado de balizamiento, y el aeropuerto siguió funcionando. Siguió funcionando porque estaban funcionando los circuitos redundantes alternativos que, por seis veces, niega el señor Ministro, insisto que creo que honradamente mal informado en su comparecencia en el Congreso al día siguiente de los hechos.

El presidente de AENA toma la decisión errónea, señor Ministro, de utilizar a los bomberos de Barajas, que están especializados en rescate de personas y en fuegos eléctricos.

cos, en lugar de avisar a los bomberos de la ciudad de Madrid. Y ahí, señor Ministro, por una decisión errónea del presidente de AENA se pierden cuatro horas preciosas, a lo largo de las cuales el fuego progresa en la galería afectada. Pero Barajas —insisto— sigue funcionando con las instalaciones que no existían, según el señor Ministro. A las tres de la tarde se toma la decisión de avisar a los bomberos de Madrid, quienes, a las 17,45, deciden utilizar el agua, para controlar el incendio. Ello requería, lógicamente, la seguridad de que los cables de dicha galería no estaban en carga. Y el presidente de AENA, en otra decisión errónea, que no se nos ha explicado, no se decide en ningún momento a utilizar los seccionadores que pueden separar los circuitos afectados de los circuitos en servicio para poder seguir dando energía a Barajas, y toma, por el contrario, la decisión de parar la central eléctrica, de apagar todo el aeropuerto y de cerrarlo al tráfico.

Y había otras opciones, muy claras, señor Ministro. La primera es llamar desde un principio a los bomberos de Madrid, que manifiestan que, de haber sido avisados a tiempo, en una hora hubieran estado en condiciones de apagar el fuego. Otra, como le digo, es, en cualquier momento del proceso y sobre todo cuando las cosas se iban complicando, haber utilizado los seccionadores. Y la tercera es, si se hubiese avisado con un cierto tiempo a los bomberos de Madrid, haber controlado el fuego hasta las 23 horas, en que se produce el cierre del aeropuerto, y seguir funcionando con balizamiento, que no había sufrido daño y con los circuitos redundantes. Por fin, a las diez de la noche se repone el servicio en los circuitos alternativos.

¿Qué ha pasado aquí, señor Ministro? En esta cuestión, como en la que luego nos referiremos relativa a la situación de colapso por la que ha pasado el aeropuerto, Barajas, lo sabemos todos, es un equilibrio inestable, con tendencia al desorden, porque está superada su capacidad por la demanda que de él se hace. Pero ha habido personas que han sabido gestionar ese desequilibrio inestable durante muchos años sin que se produjeran situaciones de este tipo, y el desequilibrio inestable se transforma en verdadero desequilibrio, en ruptura, cuando acceden a la dirección de Barajas y a la dirección de AENA personas que, por lo que tienen demostrado en estos ocho meses gloriosos de gestión de su Gobierno, no están capacitadas para las misiones que les han sido encomendadas.

Habla usted de las conclusiones de un expediente de investigación que se ha abierto; supongo que lo habrá abierto Aviación Civil, que es el órgano regulador del operador AENA, pero son la misma persona. El señor Piña, como director general de Aviación Civil, tiene que hacer un informe de las actuaciones erradas o no erradas, afortunadas o no afortunadas de AENA, que es un órgano que está bajo su misma dirección y presidencia. A pesar de eso, hay un fallo de coordinación, de la que es responsable la dirección de infraestructuras de AENA que, por hache o por be, por razones que no han sido explicitadas, lo cierto es que no informa a la dirección del aeropuerto de que se van a realizar en su entorno labores de cata, y peor sería la explicación de que, si existió esa información, el director del aeropuerto no la consideró oportuna y permitió, por acción o por omi-

sión, que se hiciesen obras que tuvieran las consecuencias que luego han tenido. Hay también, como digo, el fallo de tardar más de tres horas en llamar a los bomberos de Madrid, de no utilizar en ningún momento, como digo, los seccionadores para separar los circuitos afectados de aquellos que podían seguir funcionando.

Señor Ministro, la responsabilidad es de quien la ejerce, y no se puede ni insinuar, como hizo usted en el Congreso, ni decirlo claramente, como en algunas emisoras de radio hemos tenido ocasión de oír personalmente, que la responsabilidad es de los anteriores. Porque veamos, señor Ministro, las personas que están en la cúpula de Aviación Civil y de AENA en estos momentos: el señor Piña, director general de Aviación Civil y presidente de AENA, subsecretario de Aviación Civil en el último Gobierno de la UCD, desde 1980 a 1982, cesado, y con residencia en Palma de Mallorca, donde creo que sigue viviendo, desde donde compaginó sus funciones en el aeropuerto y en la Administración con actividades privadas; don Carlos de Andrés, director general de AENA, actualmente decano del Colegio de Ingenieros, presidente de la Asociación de Ingenieros, que lleva trabajando con Piña treinta años, estuvo trabajando con él en la Subsecretaría, ha trabajado en Aviación Civil, ha sido director de planificación de AENA y director general de Seguridad Aeroportuaria; don Mariano Viejo, director de infraestructuras; don Fernando Mosquera, director del plan Barajas y director de Barajas hasta 1991; don José Sedano, director de Barajas y antiguo director de Proyectos y Obras de AENA. Es decir, un conjunto de profesionales que llevan treinta años trabajando en la administración aeronáutica española que, por los puestos que han tenido en Aviación Civil, en AENA y en Barajas, eran perfectos conocedores de la situación de las infraestructuras de Barajas y de los problemas y necesidades que tenía Barajas.

Por tanto, señor Ministro, no cabe otra responsabilidad que la de estas personas, que son las que ahora están dirigiendo el sector, tanto AENA como Barajas, que en ello llevan muchos años, y que son, según sus declaraciones, los responsables de la situación de Barajas, salvo que se refiere usted a que las responsabilidades son de Felipe González que, para colmo, no quiere dimitir, que es la sensación que se saca de sus palabras.

Su ministerio nunca es responsable de nada. Cuando se colapsa Barajas, la culpa es de Bruselas, que da unos *slots* mal dados y mal negociados con España. Cuando se incendia parte de las instalaciones del aeropuerto de Barajas, el responsable es la Administración anterior. Cuando se le colapsan las carreteras de este país, el responsable es la Guardia Civil y la Dirección General de Tráfico. Cuando ha fracasado la plataforma anticongelante de Barajas estos días, el culpable, según AENA, es la alta tecnología que se utiliza, que es tan alta y tan misteriosa que todavía no se sabe utilizar. Aquí ha habido, señor Ministro, una extraordinaria descoordinación entre los diferentes altos cargos que deberían haber reaccionado y deberían haber ofrecido las explicaciones correctas, las explicaciones técnicas, y una versión razonable de los hechos, de la que en todo caso debiera estar excluida la clasificación como tercermun-

disto del aeropuerto de Barajas; porque eso no es verdad, señor Ministro, porque, afortunadamente para el país y afortunadamente para usted, los socialistas le han dejado a usted un aeropuerto calificado en la fase 3-A, la más alta y rigurosa calificación técnica, sometido a inspecciones internacionales (ha habido dos en los últimos años), y cumple todos los sistemas de seguridad, de redundancia en accesos, en vías, en todos los parámetros técnicos que conforman la calidad de un aeropuerto como el de Barajas que, según la OACI, están calificados en la categoría 3-A, que es la máxima. Y usted no puede decir que es tercermundista, porque ha hecho un daño extraordinario a todo el sector aeronáutico español, a Barajas, en particular, y a AENA, que en esos momentos estaban negociando con más de media docena de países americanos la gestión de sus aeropuertos.

La dureza que pueda haber en mis palabras, créame, señor Ministro, no debiera afectarle a usted. Usted tiene un mal equipo en AENA y en Aviación Civil; usted tiene un conjunto de personas que, a la primera dificultad que se presenta, cometen el error de no ponerse por delante de usted dando explicaciones, le suministran información errónea y hacen que usted haga declaraciones, tanto en el Congreso como en la radio, de las que estoy tan seguro se ha arrepentido que hoy las matiza extraordinariamente.

El señor **PRESIDENTE**: Señor García-Arreciado, le ruego que vaya acabando, sobre todo si la señora Narbona tiene que intervenir, aunque sea muy escuetamente.

El señor **GARCÍA-ARRECIADO BATANERO**: Voy terminando en un momento, con el problema que se viene repitiendo en Barajas. Hoy el señor Ministro estaba contento porque ya se había llegado a un 70 por ciento de puntualidad, un 70 por ciento ya es un verdadero desastre en un aeropuerto, pero el señor Ministro hoy estaba contento, porque decía que se había llegado a ese porcentaje.

Usted mismo ha dicho que desde 1986 a 1996 el tráfico de Barajas se ha incrementado en el 114 por ciento en las operaciones, y el de los pasajeros —que a este efecto es menos importante— en el 67 por ciento. Y no ha pasado nada en Barajas, señor Arias-Salgado, porque ha estado siempre por encima del 70 por ciento de puntualidad. En el año anterior, incluso fue el aeropuerto más puntual de Europa, y las operaciones que se vienen produciendo en este año en Barajas son prácticamente las mismas: en enero, 19.000; en febrero, 17.000; en marzo, 19.000; en abril, 20.000; en mayo, 21.000, todo esto de gestión del anterior equipo. Después se estabiliza entre las 20.000 y las 21.000 actuaciones por mes. Pero los resultados son bien distintos. En julio, con 22.000 operaciones, el 76 por ciento operó en hora y el resto tuvo un retraso medio de 48 minutos. En octubre, con 21.000 operaciones, 1.000 menos, la puntualidad bajó al 56 por ciento y el retraso medio se disparó a dos horas 20 minutos, y en noviembre, con 21.000 operaciones también, 50 por ciento de puntualidad y el retraso medio ni se sabe. No es, por tanto, un problema de *slots*; vuelve a ser también un problema de dirección de aeropuerto, de coordinación de los trabajos, de tener técnicas

de dirección que hagan sentirse motivado y participante al personal, porque los mismos operadores, los mismos controladores aéreos que han estado operando, no todo el día, porque eso es insostenible, pero sí en las horas puntas, a 58 operaciones por hora, tienen demostrado que saben hacerlo, que pueden hacerlo y que el aeropuerto lo permite. La razón es bien distinta. El director del aeropuerto de Barajas, a raíz de un pequeño incidente con el avión de un célebre personaje, tomó una decisión, desde mi punto de vista errónea, con uno de los controladores afectados en ese incidente, incidente nimio y sin importancia. Eso, entre otras cosas, provocó el trabajo de estos controladores de vuelo en el límite máximo de lo que es costumbre, que son las 50 operaciones. Pero en esto no tienen nada que ver los *slots*, señor Ministro, cuyo incremento se debe también a una cierta pérdida de disciplina en las relaciones del aeropuerto con las compañías aéreas y que a alguna compañía, Spanair en concreto, se le ha abierto la mano y sin tener *slots* se le facilitan algunas operaciones.

Si durante un montón de años ha habido un equipo que ha sabido gestionar el aeropuerto sin grandes problemas y que es cesado por las razones que se han estimado oportunas y convenientes y sustituido por otro que provoca el hundimiento de la puntualidad en Barajas, que no sabe reaccionar ante una situación conflictiva como el pequeño incendio que pudo ser en un principio y que terminó en el cierre del aeropuerto, hay un problema de dirección y de coordinación del que sí es usted responsable.

Para que no queden dudas, vuelvo a eximirle de la responsabilidad de las palabras que usted utilizó, porque no tienen otra explicación que el que le pusieran por delante el papel correspondiente. Quienes le pusieron por delante ese papel le han prestado un mal servicio a usted y al país y desde luego merecerían ser objeto de alguna sanción e incluso de su cese.

El señor **PRESIDENTE**: Dada la extensión de la intervención del señor García-Arreciado, ruego a la señora Narbona que sea escueta. Tiene la palabra.

La señora **NARBONA RUIZ**: Señor Ministro, me dirijo a usted, complementando la intervención del Diputado García-Arreciado, porque usted ha mencionado, entre las medidas adoptadas por el actual Gobierno para mejorar la gestión de Barajas, precisamente la adjudicación de las obras de ampliación recientemente llevada a cabo. Y en la medida en que esa adjudicación ha sido posible, porque el anterior Gobierno el día 12 de abril autorizó las obras correspondientes, tanto de la tercera pista, como de la pista de balizamiento y eso se produjo además porque acababa de ser publicada, también en el mes de abril, la declaración de impacto ambiental correspondiente, quiero preguntarle al Ministro si puede contestarme en relación con las obligaciones que para AENA se derivan de las condiciones que se fijan en la declaración de impacto ambiental sobre la ampliación de Barajas. Se lo pregunto porque me temo que algunas de las condiciones que se exigen en esa declaración de impacto ambiental no se están cumpliendo, y eso puede llevar a que la ampliación necesaria de Barajas se

vea obstaculizada y retrasada por la lógica interposición de recursos contra el no cumplimiento de la declaración de impacto ambiental.

Señor Ministro, en la declaración de impacto ambiental se fijaba concretamente que, en el plazo máximo de seis meses a partir de la publicación de esta declaración de impacto ambiental, AENA tendría que haber llevado a cabo un estudio de medición real del ruido, distinto por lo tanto de los estudios que permitieron la declaración de impacto ambiental, pero que se consideraban insuficientes y que, por tanto, requerían que en el plazo máximo de seis meses se dispusiera de un estudio de medidas reales de ruido que permitiera que, en el plazo máximo de un año, es decir, con el límite de abril de 1997, estuviera ya diseñado un plan completo de aislamiento acústico.

Hay algunas otras cuestiones que deben ser tenidas en cuenta, en cuanto al cumplimiento de la declaración de impacto ambiental, entre las que señalaré como la más importante que en la misma se fijaba que, antes de la adjudicación definitiva de las obras correspondientes a las pistas, tendrían que estar realizados los proyectos de la depuradora, las medidas de protección de calidad de las aguas, los proyectos correspondientes a los vertederos y a la restauración ambiental, todo ello con las oportunas autorizaciones de órganos como la Confederación Hidrográfica del Tajo. Todo esto tiene que estar incorporado necesariamente a la memoria del proyecto de las obras que ya han sido adjudicadas. Es posible que esto sea así, pero dado que una Diputada del Grupo Socialista preguntó por escrito al Gobierno, tanto a usted como a la Ministra de Medio Ambiente, si se estaban llevando a cabo las exigencias incorporadas a la declaración de impacto ambiental, en el mes de noviembre, y hasta ahora no hemos recibido contestación, espero que, respecto de las distintas medidas que se solicitaban en la declaración de impacto ambiental, nos pueda ilustrar, aunque sea brevemente. No se están dando, ciertamente, algunas de las condiciones que allí se requerían, como el hecho de que, cada tres meses, AENA está obligada por esa declaración de impacto ambiental a exponer al público en el aeropuerto de Barajas cómo se desarrolla el funcionamiento de los aviones en cuanto al ruido que producen. Ese informe periódico trimestral no se está dando, como no se han dado tampoco las órdenes internas que la declaración de impacto ambiental pedía en cuanto a modificación de las rutas de salida, en cuanto a modificación y restricciones de las operaciones nocturnas y en cuanto al planteamiento de nuevas rutas, tanto nocturnas como diurnas. Todo esto constituye un cuerpo de obligaciones que entendemos que el Ministerio debe respetar y nos preocupan en la medida en que las obras son necesarias, y también nos preocupan porque usted anuncia, como medida complementaria, la utilización de Torrejón de Ardoz. Si Torrejón de Ardoz amplía su capacidad en cuanto a los vuelos que allí despeguen o aterricen, se va a producir, ciertamente, un impacto ambiental que, de acuerdo con la legislación en vigor, debe someterse también al procedimiento reglado de declaración de impacto ambiental, como cualquier obra de comunicación entre los dos aeropuertos que eventualmente fuera necesaria.

Por tanto, señor Ministro, y sin perjuicio de que nuestro grupo parlamentario solicite la comparecencia del presidente de AENA en la Comisión de Medio Ambiente para detalles ulteriores, yo le agradecería que me dijera si efectivamente se están llevando a cabo las obligaciones que se derivan de la declaración de impacto ambiental de la ampliación de Barajas y también si se han iniciado ya los estudios necesarios para la utilización complementaria de la pista de Torrejón de Ardoz.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, tiene la palabra el señor Fernández.

El señor **FERNÁNDEZ SÁNCHEZ**: Bienvenido, señor Ministro, a pesar de que estamos en un período inhábil, pero la importancia del asunto justifica nuestra presencia aquí.

Yo quiero decirle, en primer lugar, que somos conscientes de que usted lleva al frente de este ministerio poco tiempo y que seguramente se habrá encontrado con situaciones que provienen de etapas anteriores. Con esto no quiero decir que esté justificando de ninguna manera lo que está ocurriendo en Barajas en los últimos tiempos. Por eso nuestro interés en este momento se centra en saber cuáles son sus explicaciones, cuál va a ser su actuación futura y, a pesar de lo que ha dicho, me gustaría profundizar algo más en este asunto.

Entendemos que la primera dificultad que está encontrando es la de aplicar la política de liberalización que viene regulada por las directivas comunitarias, liberalización que obliga a España a adaptarse a estas directivas en un plazo corto, a nuestro entender. Creo que S. S. convenirá conmigo en que quizá la cara más benigna de la moneda en este caso ha sido aplicar este proceso liberalizador por parte de ustedes, que al final son grandes defensores de esta teoría y, por tanto, les ha tocado vivir, en una situación que yo calificaría de bastante romántica en este sentido, la concesión de *slots* y la entrada de compañías privadas en este sector.

La otra cara de la moneda, que es la que se está demostrando como la más fea, creo que se está haciendo precipitadamente. Hace poco, en alguna de sus comparecencias, usted hablaba de liberalizar, pero que la parte más dura o la más difícil era armonizar. Entiendo que así es: armonizar supone preservar los intereses de nuestra compañía bandera, Iberia; se trata también de preservar los intereses de las compañías privadas, pero también se trata de que nuestros aeropuertos funcionen con el máximo rigor y en todo caso, correctamente.

Usted nos ha ido facilitando una serie de datos en cuanto al incremento de volúmenes de tráfico aéreo y cargas durante un período determinado de años, pero el dato que era más relevante en este momento era conocer qué ha ocurrido en 1996, en el primer semestre y en el segundo. Porque si Barajas en el primer semestre ha funcionado con corrección, ¿por qué en el segundo semestre no ha tenido el mismo comportamiento? Ése es un dato que ha obviado y es muy interesante.

También debo decirle que lo que es más posible que haya ocurrido es que en la segunda parte de 1996 ustedes hayan olvidado esa parte tan esencial que era armonizar todo esto y que su ministerio y los organismos dependientes del mismo se han visto desbordados por la actuación de las compañías privadas, y quizá ésa haya sido la consecuencia de que los operadores privados hayan visto su debilidad y su predisposición a la concesión de *slots* de una manera incontrolada. Yo diría que ahí está en buena medida la justificación a todo lo que ha estado ocurriendo hasta este momento.

Por otra parte, el proceso liberalizador aplicado de esta manera tan incorrecta, sin tomar las cautelas necesarias y sin el control debido, está ocasionando un daño considerable a la imagen de España en el exterior y también usted ha proyectado esa visión a la que hacía referencia en una sesión del Pleno del Congreso, no hace mucho, de que el primer aeropuerto del país era tercermundista.

Me gustaría incidir de todo esto que las pérdidas ocasionadas han sido cuantiosas; miles de ciudadanos han tenido que soportar largas esperas en Barajas o ver cómo su vuelo era cancelado sin posibilidad de llegar a su destino. Al final, la gran pregunta es: ¿cómo se puede indemnizar de todas estas pérdidas que se han ocasionado a los ciudadanos? Creo que va a ser muy difícil.

Los que normalmente utilizamos este servicio de transporte nos hemos sentido en muchas ocasiones impotentes al ver el desbarajuste que se estaba produciendo. Pienso que ha habido una sensación de que la gestión ha sido de bastante ineptitud. Ha habido una gestión desastrosa, creo que por aquí se ha avalado con bastantes datos, pero esa mala gestión no ha sido solamente la consecuencia del aumento del volumen de tráfico, sino que posiblemente ha estado motivada también por poner al frente de AENA y de la dirección general a personas que no tenían la cualificación necesaria o no estaban preparadas suficientemente para gestionar un aeropuerto de esta envergadura.

Ha sido bastante tremendo ver cómo han sido cancelados muchos vuelos en multitud de ocasiones, sin previo aviso. Bastante compañías han tenido que dejar a sus pasajeros en tierra y ha habido también otros casos donde se ha llegado incluso a la devolución de aviones a su punto de origen cuando ya estaban sobrevolando Barajas. Creo que eso es bastante más grave por el peligro que se podía haber ocasionado a todo el pasaje.

La situación de Barajas en este momento ya se preveía desde hace años sin que las distintas administraciones hayan tomado las medidas oportunas para evitar el haber llegado a este punto. Las soluciones están en este momento bastante condicionadas, por lo que usted nos ha relatado aquí, porque hemos llegado a un momento de saturación en el que el margen de maniobra es más pequeño, pero desde 1976, en que Aviación Civil planteó veintiocho alternativas de navegación distintas para un nuevo aeropuerto, creo que ha habido tiempo suficiente para buscar el lugar adecuado, tanto por impacto ambiental como por características técnicas, para ubicar un aeropuerto que cubriese las necesidades actuales y futuras.

Hay un dato que creo habrá que reseñar: entendemos que ha habido una cierta dejación y una connivencia de intereses que han ido relegando la solución definitiva de este problema a través del tiempo. Ha habido una coincidencia entre ustedes, el Partido Popular y el Partido Socialista, han coincidido en mantener Barajas en contra de estudios de criterios técnicos bien fundamentados y en ese sentido hay que recordar que el Ayuntamiento de Madrid, con el señor Álvarez del Manzano, y la Comunidad de Madrid, con el señor Leguina, coincidían con este planteamiento. Los intereses para generar plusvalías quizá han prevalecido sobre la búsqueda de soluciones racionales en orden a conseguir una solución idónea.

El plan director para la ampliación de Barajas, que data de 1983 y que ha sido rescatado en 1991 con algún retoque, en la actualidad, por las explicaciones que usted ha dado, parece ser que se pretende aplicar después de quince años. Creo que la situación hoy es totalmente distinta. La población del entorno de Barajas es diferente y después de este largo período de tiempo transcurrido las circunstancias también son diferentes.

Le preguntaría, señor Ministro, qué opinión le merece el proyecto de ampliación de Barajas. Cuando le digo esto, usted nos habla de la tercera pista, pero el proyecto de ampliación de Barajas es bastante más amplio, contempla hasta cinco pistas, aunque en realidad, si miramos los países de nuestro entorno europeo, creo que no hay ningún aeropuerto que tenga tantas pistas, porque no son necesarias.

También le quería preguntar en qué situación legal se encuentra la declaración de impacto ambiental, si existen recursos, en qué situación están, y si han realizado obras correspondientes a la primera fase antes de julio de 1996. Me atrevería a afirmar que antes de julio de 1996 en Barajas sí se han realizado obras de ampliación correspondientes a la primera fase que todavía en esa fecha estaban sin adjudicar, y me gustaría conocer si comparte o no mi criterio.

Nosotros entendemos que la problemática de Barajas tampoco se soluciona con la construcción de una tercera pista; paliar de alguna manera los efectos negativos que pesan sobre Barajas en este momento, pero no es la solución definitiva ni de futuro. La construcción y puesta en servicio de esta nueva pista, según los informes que obran en mi poder, podría absorber un 17 por ciento del tráfico aéreo que llega a Barajas y, por las cifras que existen, es totalmente insuficiente para plantearlo como una solución definitiva y de futuro.

También habría que conocer cuánto nos va a costar la ampliación de Barajas, porque se habla de que serán 120.000 millones lo que cuesten las obras de ampliación, pero, en realidad, yo creo que hay factores que no se han tenido en cuenta, como han sido las expropiaciones de suelo, que no sabemos cuánto han costado, las indemnizaciones por las construcciones existentes dentro de esos territorios, y lo más importante de todo este asunto posiblemente es cuánto nos va a costar indemnizar, cuando menos, a los propietarios de cincuenta mil viviendas, a los que va a haber que indemnizarles para que tomen medidas de insonorización.

Al final, sería muy interesante conocer realmente cuál es la cifra total de esta ampliación, también si la ampliación se va a hacer por fases y si se van a ejecutar todas las fases que están previstas en el proyecto, o si únicamente se van a limitar al desarrollo de la primera fase.

Nosotros queremos incidir en que el problema humano es tremendo, que hay 500.000 ciudadanos afectados por Barajas, que están sufriendo constantemente, día y noche, las consecuencias del movimiento aéreo que tiene este aeropuerto, y entendemos que las condiciones medioambientales de estos ciudadanos son totalmente negativas. Por ello, nosotros entendemos que seguir ampliando Barajas no es la solución, y la mayoría de la gente que se mueve en torno a este sector coincide en que su ampliación no es la solución, porque es así; es decir, pilotos, controladores, cantidad de personas que técnicamente conocen lo que están diciendo, coinciden en que Barajas no es la solución.

Por tanto, ¿por qué gastar estas sumas de dinero tan enormes en algo que tenemos la conciencia de que no es la solución futura? ¿Por qué no ir tomando una decisión más acorde con nuestras necesidades e ir previendo un emplazamiento que sustituya a Barajas? Porque existe. Yo creo que son preguntas importantes y que se debería hacer una reflexión en torno a ellas, porque de alguna manera tenemos el problema humano en torno a Barajas y, por otro lado, hay un gasto económico enorme que no va a tener viabilidad futura.

Pienso que muchas personas que realmente entienden de este asunto, que conocen otros aeropuertos internacionales, dicen que hay cantidad de aeropuertos internacionales, como el de Frankfurt o el de Munich, que funcionan con dos pistas y funcionan perfectamente, e incluso tienen mayor capacidad que Barajas. Eso quiere decir que nuestro problema no es de infraestructura, es un problema consistente en que tenemos un espacio aéreo muy reducido y, por mucho que se haga en Barajas, el espacio aéreo va a seguir totalmente reducido, porque, como usted ha dicho, tenemos unas condiciones adversas, por un lado tenemos que preservar el espacio aéreo de Torrejón, la sierra de Madrid de frente y el propio centro de la capital que no se puede sobrevolar, con lo cual estamos constreñidos y, por tanto, esto condiciona totalmente el posible desarrollo futuro de Barajas.

Creo que su ministerio, usted y su Gobierno deberían hacer una reflexión sensata y, desde luego, tomar las medidas que realmente solucionen este problema, que solucionen la problemática humana y que, al mismo tiempo, sean eficaces.

Por último, voy a hacer referencia a algunas de sus palabras. Nos ha dicho que ha habido un aprovechamiento por parte de las compañías privadas en cuanto a recurrir a Bruselas para conseguir *slot*, pero que esa situación se ha corregido a partir del 26 de noviembre. Yo tengo que decirle que su reacción ha sido muy tardía, porque Barajas ha estado con enormes dificultades anteriormente al 26 de noviembre, prácticamente a partir de julio Barajas ha ido funcionando cada vez peor. Una medida que se ha podido tomar el 26 de noviembre ¿por qué no se ha tomado antes? Yo creo que esto evidencia que ha habido una cierta desi-

dia por su parte en no tomar las medidas oportunas a su debido tiempo.

Por otra parte quiero reiterar que, con las previsiones que tiene Barajas de que tenga una capacidad de 1.200 vuelos, si esta cifra se divide por las horas de apertura separando cuáles son los vuelos nocturnos de los diurnos, la verdad es que no cuadra la cifra, teniendo en cuenta esos dos minutos de intervalo que los aviones necesitan por las propias turbulencias que ellos mismos crean y por el propio reglamento.

Por tanto, señor Ministro, quiero decirle que si en este caso usted hubiese sido un gestor privado lo más probable es que le hubiesen dado la cuenta por su mala gestión, y que tome nota en el futuro, porque está en la obligación de gestionar, pero de gestionar bien.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i Unió, tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Señor Ministro, yo pedí los diez minutos, quince en realidad, porque no acostumbro a tener escritas las intervenciones correspondientes a comparecencias. Ello me lleva muchas veces a que mi intervención sea más deslavazada, pero creo que se acopla más a la realidad de lo dicho y no hablo de alguna cosa que tenía previamente escrita y de la que a lo mejor ni se ha hablado durante la comparecencia.

Mi intervención, como casi siempre las de nuestro grupo, va a tener un carácter totalmente positivo, aunque sí quiero empezar marcando alguna no coincidencia, algunas ligeras no coincidencias o fuertes no coincidencias, según se interprete, en dos o tres puntos.

Nosotros creemos que quien preparó el organigrama del ministerio, en toda la amplitud del Gobierno del Partido Popular cuando se preparó el organigrama y después, ahorrando, quizá, altos cargos, le hizo un flaco favor al Ministerio de Fomento al hacer coincidir el director general de Aviación Civil con la presencia de AENA. Nosotros creemos que quizá el funcionamiento sería mejor si hubiesen sido dos personas. Es competencia de ustedes. Por tanto, simplemente mencionarlo. También —esto es personal de usted— me parece que usted empleó una desafortunada expresión, que es la palabra que primero dices cuando muchas veces te hacen una pregunta sobre un tema y fue la calificación de *tercermundista* aplicada al aeropuerto de Barajas. Fue la palabra que a uno posiblemente le sale, que queda grabada, y aquello marca toda una serie de informaciones durante unos días. Mala suerte nada más.

Tampoco voy a entrar en una crítica específica a AENA, ni a la AENA de antes, por decirlo de alguna manera, ni a la de ahora. Yo defendí personalmente a la de antes muchas veces ante intervenciones del entonces portavoz del Partido Popular en estos temas; quizá, si se hubiesen conocido más detalles de esta información que hoy tenemos porque ha pasado alguna cosa, no habríamos sido tan condescendientes, pero lo hicimos en conciencia y sabiendo lo que hacíamos. Apoyábamos a AENA porque verdaderamente, desde su creación, se había visto una gran

mejora en todo el desarrollo de la aviación civil en España: aeropuertos, funcionamiento. Ahora, yo no puedo entender por qué la actuación de los profesionales de AENA era buena antes de 1996 y, a partir de 1996, durante el Gobierno del Partido Popular, los profesionales de AENA no dan la talla. Esto no me cabe en la cabeza. Por tanto, si cupiese una crítica o quisiésemos hacerla, deberíamos analizar —quizá lo hagamos algún día— los datos que usted nos ha dado y pedir otros, pero no vamos a pedir responsabilidades a los actuales profesionales porque si los profesionales actuales, desde que existe la nueva AENA, por decirlo de alguna manera, tienen responsabilidad en el accidente del 10 de diciembre, de acuerdo con la explicación que nos da sobre el informe técnico, habría que decir varias cosas.

Usted nos dice que se han tomado una serie de medidas como cambiar pliegos y revisar las instalaciones eléctricas de todos los aeropuertos, y que se produjeron cinco circunstancias. La primera, que la central de suministro y parte de la conducción están fuera del perímetro. Nos lo dice ahora y se ha dicho desde el primer día en todos los medios donde salió el tema. AENA actual no cambió el perímetro, por lo que había unos profesionales que, en su buen criterio, daban por buena la instalación de aquella forma. Por lo tanto, si aquellos lo hacían bien, los siguientes se encontraron con lo que había antes. ¿Era responsabilidad del Gobierno anterior? No, era una situación física que estaba allí. Nos dice que parte de la red está sin duplicar y que parte de la duplicada lo está conjuntamente. Pues allí también había unos errores, posiblemente incluso alguno de antes de la creación de AENA, errores en los que quizá no se había caído, pues funcionaba hacía muchos años. Desde el lado positivista, creo que hay que mirarlo en Barajas, pero también en otros aeropuertos. Cuando usted habla de revisar todas las instalaciones eléctricas, yo le diría que a fondo, señor Ministro, porque no se puede tener la puerta de salida de emergencia de esta sala al lado de la puerta de entrada; afortunadamente, hay otra puerta al otro lado. De la misma manera que digo que tiene que haber salida de emergencia, tiene que haber entrada; se tiene que poder entrar a esta sala por aquella puerta y, además, por la de emergencia en el otro lado. Si desde una subestación se suministra a Barajas, eso está muy mal, tiene que haber otra subcentral que reciba corriente desde otra línea completamente opuesta, porque si pasa cualquier cosa a la subcentral o a la línea que alimenta la subcentral, Barajas vuelve a quedarse sin luz, por mucho doble suministro que tenga parcialmente. Por lo tanto, señor Ministro, también en los otros aeropuertos. Si hay una entrada desde Barajas, zona Madrid, tiene que venir otra a Barajas desde Guadalajara, por decirlo de alguna manera, con una duplicidad total. Esto, también en los otros aeropuertos.

Ya no voy a entrar más en lo que pasó. Pasó lo que pasó y ustedes han tomado una serie de medidas. Nunca nos tenemos que congratular de que ocurriera, pero vamos a buscar la parte positiva de lo que pasó. Hay que corregir el perímetro y buscar las formas de que todo ello esté en condiciones. Respecto a la culpa del retraso en apagar el incendio porque no llamaron a unos u otros bomberos, pues sí,

las personas que dieron las órdenes fallaron. Bueno, pues hay mucha gente que falla, a nosotros los catalanes nos falló el *Barça* ayer (**Risas.**) Yo le voy a decir esto respecto al accidente: hay que controlar muy bien el suministro en todos los aeropuertos.

Respecto a la segunda parte, el colapso de Barajas, aquí casi podemos congratularnos, si no del colapso, sí de las causas: el gran crecimiento que tiene no sólo el aeropuerto de Barajas sino los demás aeropuertos españoles, porque eso es muestra de progreso económico.

Usted nos ha ido explicando todas las circunstancias y, respecto a una de ellas, no podemos dejar de ver que no hay solución inmediata para Barajas. Sobre la escasez de plantillas de la que nos habla, tanto en los dos centros de controladores de Madrid como en el de Barcelona, no sé si está convocado el concurso para cubrir las plazas, pero me parece que ya debería estarlo.

Nos dice que la saturación no puede solventarse inmediatamente. Estamos completamente de acuerdo. Usted nos ofrece una media de puntualidad razonable durante algún tiempo y que, entre las medidas tomadas, se revisa el nuevo plan director para poder tener en Barajas la tercera pista a finales de 1998, principios de 1999. Nos parece adecuado.

Dentro de estas disfunciones entre equipos anteriores y equipos actuales, también podemos ver que, en el plan cuatrienal 1993-1996, sólo se gastaron 27.000 millones de pesetas de los 120.000 millones programados. ¿Qué pasó en la gestión? ¿Por qué no pudo hacerse? Seguramente por las circunstancias que existían y que hay que considerar.

Señor Ministro, hay que ir a resolver muy a fondo el tema de Barajas. La tercera pista con la máxima urgencia, porque lo que más aprecia la gente es la puntualidad de su viaje, y también es muy importante mejorar los servicios de información a los viajeros. Al analizar las distintas cosas que hay que hacer, usted nos habla de la configuración física de Barajas. ¿Sabe, señor Ministro, que el cambio de umbral de las pistas, me parece que la 18 y la 33, fue uno de los grandes éxitos que mostró el ministro Borrell hace bastantes años en Comisión? Nos decía que se había logrado incrementar un 40 por ciento por la simple idea, que a alguien se le ocurrió, de que los aviones aterrizasen casi mil metros más adentro. Los que veníamos cada semana en el puente aéreo nos decíamos que desde hacía una temporada aterrizábamos más lejos y no sabíamos a qué se debía. Fue uno de los grandes éxitos del ministro señor Borrell. ¿Se mejoró? Pues se mejoró, pero tampoco se solucionó el problema de Barajas.

Voy terminando porque me parece que el análisis de todo lo que nos ha explicado hay que hacerlo muy detenidamente y, en todo caso, ir viendo cómo se desarrolla en el tiempo. Usted nos ha dicho que la discusión del segundo aeropuerto no puede ligarse con la cuestión actual y me parece muy lógico. Tiene que empezar a estudiarse ya el segundo aeropuerto de Barcelona para el año 2012, porque de la misma manera que se hizo para el año 1991 el plan director para Barajas y no ha podido avanzar mucho, también ha habido un plan director para el aeropuerto de Barcelona. Dirán: y habla de Carcaixent, y en parte sí. Pero

también puedo hablar de Málaga y Tenerife, que también tienen sus problemas.

La tercera pista de Barcelona está en un plan director. Estamos hablando de que hay problemas urbanísticos, de medio ambiente y técnicos, pero hablando y hablando nos pasará como con este plan cuatrienal 1993-96 de Barajas, que ya debería haber terminado en 1997 y todavía está en sus inicios. Por lo tanto, seamos muy cuidadosos en ir siguiendo los plazos. Es muy difícil dar plazos en todos estos temas porque cuando no se cumplen por las circunstancias que sea, y no quiero decir que los planes se hayan hecho por las buenas, enseguida se esgrime: no se cumple el plazo. Eso es muy difícil.

Yo le pediría, señor Ministro, que mire mucho todo lo que usted nos ha ofrecido. Creemos que de momento no hay solución y tiene que haberla. Hay que apretar a las compañías aéreas, hablar con ellas, analizar otros aeropuertos para ver qué sucede. Hace pocos días había una persona que me explicaba que hay una comunidad autónoma que tiene tres aeropuertos separados 50 kilómetros uno de otro y de ellos, por decirlo de alguna manera, sale un avión a las 3, otro a las 3,15 y un tercero a las 3,30 a media capacidad y todos vienen a Madrid. Quizá se podría ahorrar ahí una entrada, que ya sería algo. Quizás con aviones de mayor capacidad en el puente aéreo de Barcelona a primeras horas de la mañana se podría ahorrar otra entrada. Algo hay que hacer para llegar a finales de 1998 con la tercera pista. Otras soluciones no las hay; lo sabemos claramente. Quizá también deberían descentralizarse algunos vuelos transoceánicos que simplemente son de trasiego de pasajeros, que vienen a Madrid y llenan de *slots* a Madrid, cuando a lo mejor otros aeropuertos como Barcelona, Valencia, Málaga o Tenerife o cualquier otro podrían hacer estas funciones.

Nosotros, señor Ministro, estamos a su disposición, como lo estuvimos anteriormente, por decirlo de alguna manera, con AENA antes de 1996, para colaborar en forma positiva en todo lo que pudiésemos hacer en la resolución de la problemática aeronáutica que en estos momentos tenemos.

Repito que quedamos a su disposición y vamos a analizar profundamente toda la información que usted nos ha dado, para estudiar ligeramente lo anterior y, más en positivo, estar al corriente y seguir el camino de todo lo que usted nos ha ofrecido, y así solventar el difícil problema que en estos momentos sufre Barajas e indirectamente los demás aeropuertos del Estado español.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: Señor Presidente, mi intervención obviamente se inspira en la coincidencia con el señor Ministro, y tenga la confianza de que no es predefinida o partidista, sino desde la convicción de que su exposición es objetiva y de que las medidas que ha propuesto y las perspectivas desde las que se encara el futuro del aeropuerto de Barajas son realistas y, además, no hay otras, señor Ministro; no hay un planteamiento alternativo.

En esta línea coincidimos, bien desde postulados distintos, bien desde realidades distintas, con una afirmación que hemos oído en esta Cámara muchas veces: que no había más política económica que la que se estaba haciendo. En este punto, en lo que concierne al aeropuerto de Barajas y a las perspectivas de futuro, no hay otra política que la que el señor Ministro está siguiendo, y está dirigiendo tan acertadamente.

La intervención del señor Ministro ha sido objetiva y, sobre todo, esclarecedora. La oscuridad puede ser objetiva o subjetiva. Uno recuerda aquello de que el ciego no puede ver la luz aunque la luz exista. Mucho más si, además, no quiere verla.

Por tanto, coincidencia con la exposición inicial del señor Ministro, que ha sido objetiva y sin pretensión alguna de echar culpabilidades a nadie. Me parece que no se puede negar que la exposición del señor Ministro ha sido objetiva y clara. El señor García-Arreciado lo ha reconocido así cuando ha dicho que ha sido muy matizada; lo que ha sido es sencillamente objetiva, señor portavoz del Grupo Parlamentario Socialista. Coincidencia, por tanto, con el señor Ministro en el relato fiel y preciso del episodio o del desdichado accidente del pasado 10 de diciembre y coincidencia con las medidas que se han adoptado.

Por parte del portavoz socialista se ha hecho una serie de afirmaciones que ponen en tela de juicio la certeza de determinados hechos. En este punto me sumo a las palabras del portavoz del Grupo Catalán, señor Sedó, que me parece que han sido muy esclarecedoras en la valoración de los hechos, de los acontecimientos de aquel desdichado 10 de diciembre. Coincidencia en lo que significa la valoración de la situación de colapso del aeropuerto de Barajas, que es la palabra que el Ministro ha utilizado y que mi grupo comparte; colapso, naturalmente, que estaba incoado desde hace mucho antes, como ponen en evidencia informes internacionales, informes del propio Gobierno anterior. Seguro que el señor Ministro se referirá a un detallado informe que conocía la Comisión Delegada de Asuntos Económicos en tiempos del pasado Gobierno, allá por mayo de 1992, y coincidencia en las perspectivas de futuro y en las medidas que se han adoptado y que se van a adoptar, particularmente en lo que concierne a la necesidad de una tercera pista, que ya está en marcha, que se va a acabar, como ha dicho el Ministro, para finales de diciembre, sin perjuicio de que con un planteamiento de futuro, a más largo plazo, con un horizonte mayor, se sigan llevando a cabo los estudios y las prospectivas orientadas al tercer aeropuerto de Madrid.

Desde esta coincidencia con el señor Ministro, mi grupo expresa unos sentimientos de preocupación, por una parte, pero, por otra, de confianza, de preocupación por la situación del aeropuerto de Barajas, que es vital en el sistema de transportes español y en nuestra aeronáutica civil, por ser un aeropuerto tan importante en el que se apoyan sectores enteros de la economía española y del tejido social español. Pero, al propio tiempo, confianza en la política que está siguiendo el Gobierno. Y quiero añadir algo más: confianza, señor Ministro, en las personas.

El portavoz del Grupo Socialista en un alegato muy en términos de defensa, que recuerda aquello de *excusatio non petita, accusatio manifesta*, en una intervención desmedida, me atrevo a llamarla, que ha llegado hasta la descalificación personal y ha puesto en tela de juicio la competencia de personas cuya solvencia no se puede poner en duda.

El señor **PRESIDENTE**: Señor portavoz, recuerdo lo que decimos siempre en estas comparecencias: la intervención del señor Ministro es para contestar a los portavoces de los grupos. Le ruego que no se dirija de una forma tan directa a los demás portavoces.

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: Muchas gracias, señor Presidente, por el recordatorio, pero lo directo de mi intervención se corresponde con lo directo de la intervención del portavoz socialista.

Sobre todo lo que quiero subrayar es que la intervención del Grupo Socialista —y ahora no voy a lo personal, señor Presidente, de ninguna manera— ha escamoteado la realidad. Ha puesto todo el acento en el accidente del pasado 10 de diciembre y ha escamoteado las causas básicas de esta situación, que son evidentemente una imprevisión, una falta de programación y de planificación y sobre todo de capacidad de ejecución de los propios planes por parte del Gobierno anterior, como se pone en evidencia en las inversiones que se han hecho. El señor Ministro en términos objetivos ha hablado de que se habían proyectado inversiones por valor de 121.000 millones y sólo se han hecho por valor de 27.000, escasamente un 20 por ciento. Esto no es sino la expresión de una falta de capacidad de ejecución, que ha llevado al aeropuerto de Barajas a una situación de colapso que, sencillamente, ha estallado en los meses de septiembre, octubre, noviembre, como consecuencia de circunstancias meteorológicas y de una serie de concausas a las que el Ministro se ha referido con toda precisión y que no voy a repetir.

Acabo para no hacer más larga mi intervención. En definitiva, señor Ministro, el grupo parlamentario comparte la preocupación con el Gobierno por la situación del aeropuerto de Barajas, pero manifiesta la confianza en las medidas que el señor Ministro ha expuesto. Asimismo expresamos la confianza renovada del grupo en las personas cuya solvencia y competencia se han puesto, infundada e injustificadamente, en tela de juicio.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar a las intervenciones de los portavoces, tiene la palabra el señor Ministro de Fomento.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Arias-Salgado y Montalvo): Señor Presidente, querría, en primer término, agradecer, con carácter general, las palabras de todos los portavoces, porque, desde la conformidad y la disconformidad, fijamos finalmente el debate donde debe situarse, con algunos matices, a los que me voy a referir.

Me van a perdonar ustedes si en este segundo turno sigo el orden inverso al que se ha producido en las intervencio-

nes de los señores portavoces. Por ello, agradezco, en primer lugar, al señor Ortiz las palabras que ha tenido para mi intervención en la presente sesión, así como trasladarle junto a la gratitud, la certidumbre de que el Gobierno tiene una seria preocupación por el funcionamiento del aeropuerto de Barajas y, si se quiere, todavía mayor preocupación por la ordenación del espacio aéreo español, para que sea una fuente de riqueza para el país y no, como en estos momentos, un obstáculo para incrementar nuestra actividad productiva.

En relación con el señor Sedó, querría manifestar mi acuerdo con muchas de las afirmaciones que ha realizado, pero con una de manera muy particular, porque son palabras, a mi juicio, basadas en el sentido común: la redundancia de una instalación o es completa o no existe; no hay término medio. Si en un momento determinado, como consecuencia del fuego, hay que cortar el suministro de fluido eléctrico y no se puede dar por otro lado, la redundancia no existe; y esto es exactamente lo que ocurrió en el aeropuerto de Barajas: en un momento determinado hay que producir el corte de fluido eléctrico y no se puede dar el fluido eléctrico por un circuito alternativo. Por tanto, en parte, no hay redundancia y, además, en parte, allí donde formalmente hay una cierta llamada redundancia, está mal configurada, porque al ir juntos los cables es como si no existiera. Ésa es una razón básica para entender lo que ha ocurrido en el aeropuerto de Barajas en relación con el accidente.

No me he referido con suficiente amplitud, para no cansar a SS. SS., a las medidas tomadas para hacer frente a la escasez de plantillas. Como ha dicho S. S., hay en marcha en estos momentos cinco cursos de nuevos controladores: el primero de ellos finalizará en marzo de 1997; el segundo, en junio; el tercero, en noviembre; el cuarto, en abril de 1998, y el quinto, en junio de 1998. Se prevén también otros, pero, en definitiva, se trata de llegar a la plantilla que se estima en estos momentos objetivamente necesaria. Con esas nuevas promociones de controladores, la escasez de personal dejará de ser un obstáculo para manejar la capacidad de tráfico aeroportuario que tiene el aeropuerto de Barajas.

Tengo el programa de inversión a disposición de sus señorías. En gran parte se está reactualizando. Se ha hecho ya la reactualización en lo que afecta a la tercera pista, a la torre de control; se va a concluir pronto en lo que afecta a la plataforma y a la nueva terminal. Los plazos hoy previsibles los tengo también a disposición de sus señorías.

Sobre los servicios de información, tiene usted toda la razón. Una de mis insistencias permanentes con la dirección del aeropuerto y con la dirección de Aeropuertos Nacionales ha sido la exigencia de suministrar permanentemente información a los usuarios. Ocurre, sin embargo, que estamos en presencia de un sistema complejo, donde se funciona con autonomía y donde las responsabilidades se dan en esos círculos de autonomía. Hay información que el aeropuerto no puede suministrar. El aeropuerto tiene una capacidad de información determinada, la que afecta a sus instalaciones, y hay otra información que deben suministrar las compañías aéreas, que corresponde única y ex-

clusivamente a ellas y que no está en condiciones de suministrar el aeropuerto. Ha habido, sin duda alguna, una falta de coordinación entre la información que deben suministrar las compañías aéreas y la información que debe suministrar la dirección del aeropuerto.

Respecto a la modificación del umbral de las pistas, que se expuso como gran medida por el ministro Borrell y que se va a tratar de introducir también en una de las actuales pistas para incrementar la capacidad del aeropuerto cuando haya configuración sur, fíjese usted que una medida tan evidentemente simple tiene, sin embargo, una gran importancia de funcionamiento. Eso, ¿qué revela? Revela que estamos en un sistema extraordinariamente complejo, en el que hay un equilibrio permanentemente inestable, que se puede alterar por cualquier circunstancia, por nimia que parezca. Si el aeropuerto no tiene capacidad de absorción por estar saturado de esas circunstancias nimias, de esos pequeños, grandes o grandísimos incidentes, se producirá automáticamente una disfuncionalidad y un retraso en su funcionamiento. Por consiguiente, a pesar de ser aparentemente una medida simple, correr el umbral de las pistas es una medida en cualquier caso acertada, porque incrementa la capacidad aeroportuaria. Le puedo trasladar desde aquí mi propósito de que con el aeropuerto de Barcelona no ocurrirá lo mismo que ha sucedido en el aeropuerto de Madrid, y que si las Administraciones públicas corresponsables somos capaces de resolver todos y cada uno de los problemas que plantea la segunda pista del aeropuerto de Barcelona, la nueva pista incrementará y duplicará también la capacidad del aeropuerto de Barcelona. Hay unos problemas medioambientales que habrá de resolver fundamentalmente la Generalidad de Cataluña, pero, desde luego, tendrá toda la colaboración y todo el apoyo de la Administración central para que se pueda ampliar a tiempo el aeropuerto de Barcelona.

En relación con la intervención del señor Fernández, debo garantizarle lo siguiente: no existe contradicción entre la marcha de un proceso liberalizador y el funcionamiento de un servicio público; ni existe contradicción teórica ni existe contradicción práctica, siempre y cuando se tomen las medidas oportunas. Yo lo que le puedo trasladar a S. S. es que es propósito del Gobierno que el funcionamiento correcto del servicio público es, en términos absolutos, la primera prioridad; hay otros intereses en juego importantes, también legítimos, pero la primera prioridad es el funcionamiento correcto del servicio público, siendo el aeropuerto un servicio público. El juicio global que se hizo en la primera intervención parlamentaria, contestando a una pregunta, no se formuló nunca en relación con el aeropuerto de Barajas, sino con las instalaciones de emergencia, y esas instalaciones de emergencia, como se acaba de poner de relieve en todo lo que afecta a la redundancia del circuito de seguridad, son manifiestamente insuficientes. Es evidente que el colapso producido en el aeropuerto de Barajas en los meses de octubre y noviembre ha producido pérdidas y daños, y tanto la administración de Aeropuertos Nacionales como el Gobierno somos conscientes de ello. Usted sabe que nuestro ordenamiento jurídico prevé la responsabilidad de las Administraciones públicas por el fun-

cionamiento normal o anormal de los servicios públicos, es decir, que en el supuesto de que se causen daños aun dentro del funcionamiento normal de los servicios públicos, hay un derecho a indemnización; con tanto mayor razón, si hay un funcionamiento anormal de los servicios públicos, se originan unas obligaciones indemnizatorias que en estos momentos, obviamente, se encuentran en estudio y en proceso de análisis en relación con los que han padecido esos daños.

El plan director de Barajas prevé, única y exclusivamente, una tercera pista, pero no una cuarta o una quinta, porque no serían posibles por razones medioambientales. Le puedo asegurar que cualquiera que sea la fecha de saturación de esa tercera pista, entre los años 2012 y 2015, la inversión que se va a realizar será amortizada con creces, y lo será no solamente en su estricto coste económico de inversión, sino que será, además, amortizada con creces por la generación de actividad productiva y de riqueza económica que la ampliación de la capacidad aeroportuaria de Barajas va a generar.

En cuanto a las fases de ampliación del aeropuerto de Barajas, tengo a disposición de S. S. el cronograma completo en lo que afecta a las principales instalaciones que comprende la ampliación, que es la nueva pista, la torre de control, el balizamiento, edificio terminal y urbanización, plataforma de estacionamiento, sistema de enlace para pasajeros, sistema de enlace para equipajes y ordenación del control del tráfico aéreo; cronograma que está hecho y que será próximamente aprobado, sin perjuicio de que ya está en marcha el proceso de construcción de la tercera pista, habiendo resultado adjudicado recientemente su concurso de obras y el balizamiento.

A la señora Narbona le querría trasladar también una certidumbre. Nosotros vamos a tratar de cumplir en todos sus términos la declaración de impacto ambiental, que es una declaración compleja, difícil, y sujeta a algunas cuestiones en unos plazos que nosotros no hemos podido cumplir por la obvia razón de que hemos entrado en el Gobierno en el mes de mayo. Pero sin perjuicio de eso, se han puesto en marcha ya todas las medidas operativas necesarias para empezar a cumplir las exigencias de la declaración de impacto ambiental. Se ha creado la comisión de seguimiento, se ha coordinado la actuación con los ayuntamientos afectados y se ha provisionado un cantidad de 16.000 millones de pesetas para hacer frente a esas medidas necesarias que permitan disminuir el ruido que se va a producir evidentemente con la tercera pista. Trataremos de armonizar los dos objetivos que hay que compaginar necesariamente, señora Narbona, que es la construcción urgente de la tercera pista con el cumplimiento de la declaración de impacto ambiental. Hemos de hacer el esfuerzo necesario, no siempre fácil, de acoplar los dos objetivos. No podemos retrasar la tercera pista, pero al mismo tiempo, hemos de cumplir todas las exigencias de la declaración de impacto ambiental. Ése es el propósito del Gobierno. Usted, que conoce bien la declaración de impacto ambiental, me reconocerá que no va a ser fácil compaginar unos plazos acelerados de construcción con la declaración de impacto ambiental, pero, en todo caso, se va a hacer el

esfuerzo mediante acuerdo con los ayuntamientos afectados, que es lo fundamental en definitiva, porque ahí hay un conjunto de ciudadanos que tienen unos derechos que el Gobierno va a proteger no solamente mediante esas medidas económicas, sino mediante otra serie de medidas que puedan surgir en el proceso de aplicación de la declaración de impacto ambiental.

El señor García-Arreciado ha centrado básicamente su intervención en el accidente ocurrido el pasado mes de diciembre y muy poco en la actual situación del aeropuerto de Barajas. Ha emitido una serie de juicios de valor que yo respeto profundamente, y que son tan respetables y tan fundados como cualesquiera otros. Por tanto, yo no voy a tratar de discutir sus juicios de valor con otros distintos, como tampoco se me ocurre poner en tela de juicio la opinión de los bomberos de Madrid. Es una opinión perfectamente respetable, tan respetable como la opinión de los bomberos del aeropuerto de Barajas. Son opiniones que en un momento determinado y en una situación de emergencia funcionan de manera complementaria o de manera contradictoria, pero esto está en la naturaleza de las cosas. Hay opiniones divergentes y, por consiguiente, al final se producen los hechos, y los hechos fueron controlados y el cierre del aeropuerto duró unas horas escasas, habiendo existido el riesgo de un cierre del aeropuerto por quince días como consecuencia de la situación de la instalación eléctrica. Señor García-Arreciado, las palabras son enormemente importantes, y ya que ha criticado usted mucho la utilización por mi parte de determinados adjetivos, no se le puede a usted ocultar que existen diferencias jurídicas muy importantes entre central de seguridad sometida a vigilancia, central de energía eléctrica sometida a vigilancia y central de energía eléctrica dentro del perímetro de seguridad. Las diferencias jurídicas son notables, por una razón, porque lo que está fuera del perímetro de seguridad del aeropuerto no debe ser objeto de autorización por parte del director del aeropuerto, y lo que está dentro del perímetro de seguridad del aeropuerto tiene que ser objeto de autorización por parte del director del aeropuerto. Fíjese usted si es importante la terminología. Fíjese si es importante el concepto de vigilancia y el concepto de perímetro de seguridad. Y ya que ha puesto usted en tela de juicio la capacidad del equipo director de AENA, yo querría también exponer un conjunto de hechos que no se pueden ocultar a nadie. La situación del aeropuerto de Barajas o se explica en términos de proceso, señor García-Arreciado, o no seremos capaces de entender nada. Un proceso de saturación por su propia naturaleza es un proceso dinámico. Hay momentos en que se está saturando, y esto se debe percibir, pero se puede no percibir, y hay un momento en que la saturación está ya, naturalmente, y, o examinamos la situación del aeropuerto en términos de proceso y de proceso claramente dinámico, o a efectos dialécticos no vale la intervención. Yo le voy a relacionar a usted una serie de hechos que implican el análisis de la situación del aeropuerto de Barajas en términos de proceso dinámico:

Primero. En el año 1984 se abandona el plan director del aeropuerto de Barajas que habían elaborado los gobier-

nos de Unión de Centro Democrático. En ese plan director del aeropuerto de Barajas estaba previsto la construcción de cuatro pistas, entonces viables y posibles. Al prescindir de ese plan director se abandonan lógicamente todos los mecanismos de protección del plan para evitar el crecimiento urbanístico del entorno, porque, naturalmente, el crecimiento urbanístico del entorno que se produce entre 1984 y las fechas actuales hace que hoy sea imposible la construcción de una cuarta pista en el espacio físico que podríamos considerar del aeropuerto de Barajas. Por tanto, hoy, como consecuencia de ese abandono, la ampliación de capacidad del aeropuerto de Barajas está limitada a una tercera pista, y la declaración de impacto ambiental ya prevé la imposibilidad, por razones medioambientales, de construcción de una cuarta pista.

Segundo hecho. En las medidas de inversión que se realizan entre 1982 y 1991, fecha en que se aprueba el nuevo plan director, hay un conjunto de medidas que no obedecen a ningún programa coherente de inversión. Se va mejorando aquí y allá sin tener en cuenta un planteamiento global por ausencia del plan director.

Tercero. Entre 1992 y 1996 se articula un plan de inversiones no ejecutado, y ya me he referido a él. Se programan 120.000 millones, se ejecutan 27.000. Pero ese programa de inversiones, señoría, no está en el mundo celestial y forma parte de un conjunto de documentación. No, eso está en el informe que el Ministro de Obras Públicas de entonces eleva a la Comisión Delegada de Asuntos Económicos y que, con posterioridad, en el mes de junio, aprueba el Consejo de Ministros en el año 1992. Ahí, en mayo de 1992, en este informe, se articula el programa de inversiones y llegamos a 1996 con una ejecución de 27.000 millones.

Cuarto. Hay una manifiesta negligencia en la tramitación de los procedimientos administrativos. La declaración de impacto ambiental tarda tres años y medio en elaborarse. Se inicia el 1 de diciembre de 1992 y se publica en el Boletín Oficial del Estado el 10 de abril de 1996, ya después de las elecciones.

Hay también, en el procedimiento administrativo de adjudicación de la pista, una manifiesta negligencia. Se inicia el proceso con la adjudicación de la asistencia técnica el 30 de julio de 1993 y se marchan ustedes del Gobierno sin haber hecho dicha adjudicación; se van publicando en abril el pliego de condiciones del concurso. Tres años para publicar un pliego de condiciones para adjudicar lo proyectado, lo que figura en el informe, que se eleva a la Comisión Delegada de Asuntos Económicos y aprueba el Consejo de Ministros. La ejecución de la pista debería estar concluida el 1 de enero de 1996; la ejecución de la plataforma, el 1 de enero de 1996; el balizamiento, el 1 de febrero de 1996, y los edificios terminales, el 1 de septiembre de 1996. Esto es lo proyectado. Obviamente no voy a insistir en lo que no se ha ejecutado.

Quinto. Hay un error grave de perspectiva, de prospectiva y de análisis en el crecimiento del tráfico aéreo, porque ustedes prevén 225.000 operaciones para el año 2000, pero es que se alcanzan 224.000 en el año 1995 y 246.000 en 1996.

Sexto. Hay una infravaloración de la pérdida gradual de puntualidad en el aeropuerto que se produce desde el año 1993 de manera ininterrumpida, señoría. Se pierden seis puntos porcentuales de puntualidad entre 1993 y 1996.

Séptimo. Hay una contradicción entre el diagnóstico de saturación que ustedes hacen en mayo de 1992 y la actuación administrativa e inversora. No quiero poner de relieve nada más que el hecho de la reducción de plantillas, cuando realmente se está produciendo un incremento extraordinariamente significativo en el volumen del tráfico aéreo.

Octavo. Se infravalora también el impacto del proceso de liberalización. Y, por último, desde el año 1982, y a pesar de diversos requerimientos hechos a nivel parlamentario, no se envía a las Cortes una nueva ley de navegación aérea, que tiene fecha del año 1960, y que ustedes se comprometen a enviar en diversas ocasiones; hay incluso un mandato legal en el año 1986 para enviarla en el plazo de un año.

¿Cómo se puede valorar (ya que estamos en términos de valoración) lo que hace un equipo en ocho meses de gestión y lo que hace un equipo en el transcurso de muchos años? Pues, fíjese, señoría, la valoración la hacen ustedes mismos. No voy a utilizar mis propias palabras porque yo lo único que he expuesto es una relación de hechos. Con pie de imprenta del año 1996 —por tanto, necesariamente publicada en el primer semestre del año 1996— el entonces presidente de AENA hace la presentación de reformulación para la ampliación y modernización del aeropuerto Madrid-Barajas. En este informe se sientan tres afirmaciones: primera, Madrid necesita un gran aeropuerto; segunda, Barajas está saturado; tercera, Barajas se ha quedado pequeño. Pero quiero trasladar a SS. SS. los párrafos de su informe con los que se acreditan o apoyan estas afirmaciones.

Primero, Madrid necesita un gran aeropuerto. Dice. Barajas no admite espera; se ha quedado angustiosamente pequeño para el papel que está llamado a desempeñar e incapaz de responder a la demanda.

Segundo, Barajas está saturado. En 1945, dice el informe, tan sólo 28.000 pasajeros utilizaban este aeropuerto. El aeropuerto de Madrid-Barajas absorbe ya el 22 por ciento del tráfico total nacional de pasajeros, el 21 por ciento de aeronaves y casi el 50 por ciento del total de carga aérea del país. Todo ello ha sido posible gracias a las ampliaciones realizadas en los edificios terminales de carga en 1971, internacional de pasajeros en 1977 y las obras de adaptación y mejoras recientes. Sin embargo, al cabo de dos décadas, Barajas se encuentra en el límite de su capacidad operativa: alrededor de 50 despegues y aterrizajes en hora punta. Y en este capítulo continúa diciendo: Pero Barajas carece hoy por hoy de espacio físico y de sistemas logísticos suficientes que permitan canalizar, de forma ágil y competitiva, los incrementos del tráfico mundial que está registrando la actividad de carga. Las ampliaciones realizadas en la terminal de carga de 1971 paliaron en su momento las dificultades de tratamiento de volumen de mercancías, que se duplicó en la década de los 80, alcanzando las 230.000 toneladas en 1990. Sin em-

bargo, la saturación de esta zona ha frenado de forma drástica el crecimiento de una demanda cada día más importante y que puede aproximarse a las 500.000 toneladas en unos años.

Tercera afirmación: Barajas se ha quedado pequeño. Para hacer frente a estos crecimientos —leo— Barajas cuenta con el espacio que tenía hace medio siglo y se ve obligado a desarrollar su actividad con una serie de carencias estructurales que restan operatividad, rapidez y eficacia a las compañías aéreas que operan en el sur de Europa y que pueden verse tentadas a desviar su actividad hacia otros aeropuertos menos saturados. Y este párrafo no tiene desperdicio, señorías: los problemas de gestión en la plataforma dedicada al estacionamiento de aeronaves, la situación en los edificios de pasajeros y carga, la lentitud en la clasificación, distribución de equipajes y mercancías son algunas de estas carencias, que, junto con la configuración actual del campo de vuelos —que no admite más operaciones—, se traducen en demoras, retrasos, pérdidas de tiempo y de combustible y, por lo mismo, de competitividad y calidad en el servicio global que una instalación de su categoría ha de prestar. Estos años se han desarrollado acciones desde el campo de vuelos, la plataforma, el área terminal y el propio espacio aéreo, que han permitido alargar algo la crisis, pero ya se ha consumido la prórroga y es necesario actuar.

Estas afirmaciones hechas en el año 1996 tenían pleno sentido, pero, señorías, es que son reproducción de lo que se escribe en el informe que el Ministro de Obras Públicas eleva a la Comisión Delegada de Asuntos Económicos y después al Consejo de Ministros en el año 1992. Por tanto, cuando se trata de valorar la actuación de un equipo de gestión es necesario no solamente emitir el juicio de valor *per se*, literariamente hablando, es necesario acreditar un conjunto de hechos que ponen de relieve la capacidad de un equipo en su actuación gestora. Y yo he relatado un conjunto de hechos no sobre la base de juicios de valor personales, sino que están en textos elaborados por el entonces Ministro de Obras Públicas, mayo de 1992, y que se reproducen cuatro años más tarde —1996— por el Presidente de Aeropuertos Nacionales.

En mi opinión, ésta es la forma rigurosa de valorar lo que es la capacidad de gestión de un equipo. Si nosotros somos lo suficientemente rigurosos como para analizar en términos dinámicos lo que es el proceso que conduce a la actual situación del aeropuerto de Barajas, llegaremos a la conclusión de que, efectivamente, el aeropuerto de Barajas tiene muchos problemas. Pero yo, que estoy dispuesto a asumir todas las responsabilidades necesarias, a lo que no estoy de ninguna manera dispuesto es, por falta de rigor, a quedarme en el puro juicio de valor de unas opiniones que son perfectamente respetables en cuanto a opiniones, pero que es necesario acreditar con hechos, y en siete u ocho meses de actuación los hechos que caben, señorías, son muy pocos.

El señor **PRESIDENTE**: Con esta intervención, como recuerdo siempre, se termina la comparecencia tal como está planteada. Por tanto, si algún portavoz quiere interve-

nir, lo puede hacer por tres minutos y con carácter no relacionado con la comparecencia, sino con alguna alusión que considere que se ha hecho a sus palabras que crea oportuno matizar.

Señor García-Arreciado, tiene la palabra.

El señor **GARCÍA-ARRECIADO BATANERO:** En primer lugar, pido la palabra para solicitar al señor Ministro, ya que se ha ofrecido, que nos envíe el expediente informativo que se ha realizado por los servicios técnicos de ese Ministerio.

No he pretendido, señor Presidente, como ha dicho algún portavoz, escamotear las causas. Por la lectura que ha hecho el señor Ministro de los contenidos del plan director, se pone de manifiesto que desde hace tiempo éramos, y seguimos siendo, absolutamente conscientes de que, como yo he dicho, Barajas es un sistema inestable, que tiende hacia el colapso y que son precisas las actuaciones que el señor Ministro ha relatado y para cuya ejecución tiene todo nuestro apoyo. Lo que ocurre es que eso no responde a una de las preguntas fundamentales: ¿por qué el mismo aeropuerto, con el mismo tráfico, funciona bien durante seis meses, y a los seis meses siguientes, el mismo aeropuerto, con el mismo tráfico, funciona mal? ¿Ha cambiado el tiempo? No, señor. ¿Ha cambiado el tráfico? No, señor. ¿Ha cambiado el volumen de trabajo? No, señor. ¿Qué ha cambiado? El equipo directivo del aeropuerto. Digo yo que, aparte del ciudadano que perforó mal con una máquina, algo tendrá que ver el equipo de dirección del aeropuerto, que es lo único que ha cambiado, para que, en las mismas condiciones, durante seis meses haya un funcionamiento razonable del sistema, y a los seis meses siguientes no sea así.

Hay retrasos en el plan director. Naturalmente que hay retrasos; en este plan director como en todos los planes. Para empezar, según nuestros datos, las inversiones comprometidas son 45.000 millones, quizá lo gastado sean los 27.000 que dice el señor Ministro, pero lo comprometido son 45.000, más 46.000 que ustedes adjudicaron sobre obras que ya estaban licitadas por nosotros, esto hace el entorno de los 100.000 millones prácticamente, que sobre los 120.000 del plan no parece un ritmo excesivamente lento en su ejecución, que, en todo caso, va lento.

Franckfurt acaba de aprobar su plan director de ampliación después de catorce años. Aquí lo hemos hecho en cinco, es verdad, como un obstáculo grave: una creciente legislación de exigencias de rigor medioambiental que ha llevado los trámites que tiene que llevar, los mismos que usted va a tener que pasar, señor Arias-Salgado, si continúa queriendo hacer un aeropuerto en Torrejón, los mismos. Siempre tiene la opción de hacer lo que hizo en las Hoces del río Cabriel, es decir, un nuevo trazado alternativo, distinto, y entender que sirve el estudio de impacto ambiental hecho para el otro trazado; tiene esa opción. Pero si usted cumple —estoy seguro de que lo hará, y se lo exigirán los miembros de su Gobierno—, tendrá que hacer los estudios de impacto ambiental que llevan el tiempo que lleva la creciente demanda, a veces irrazonable, de la sociedad en términos medioambientales.

El plan director de Barajas fue redactado por don Juan San Nicolás, que es Director General de Protección Civil ahora con ustedes; no parece que haya sido sancionado por haber hecho un mal plan director, como usted nos viene aquí a decir: Y el responsable de la Dirección de Infraestructuras de AENA, que supervisaba estos trabajos, es don José Sedano, actual director de Barajas, que, dicho sea de paso, es el primer destino que tiene en un aeropuerto, porque jamás había estado en uno. ¿Se puede colegir de eso, políticamente —sin que sean descalificaciones personas, como he escuchado—, que parece que la dirección de AENA y del aeropuerto no ha respondido con eficacia y con gallardía al primer reto que se le presenta? Descalificación personal es llamar a alguien golfo, ladrón, sinvergüenza, pero no el valorar una actuación profesional como desafortunada, señor Ministro, porque ha sido así, nos pongamos como nos pongamos, se hayan gastado 27.000 millones o 120.000 del plan director de Barajas; se haga una pista o dos, sea o no suficiente. Lo cierto es que ha habido una actuación profesional desafortunada, y nuestra obligación aquí es recordarlo.

No es cierto que la redundancia, si no es completa, no exista. Es una frase afortunada que se le ha ocurrido a usted aquí ahora, seguramente en base a lo que ha dicho Sedó. Pero lo que es la redundancia viene definida por la OACI en una serie de normas que le dan al aeropuerto de Barajas la categoría 3-A, la de máximo rigor en la existencia de instalaciones redundantes, que, en el caso de la central, tiene dos líneas eléctricas alternativas de suministro y dos grupos generadores distintos dentro de esa central. Ahora, si lo que están ustedes planteando es que haya que construir otra central nueva, a lo mejor, si pasa alguna vez que las dos tienen algún problema, habrá que construir tres o cuatro, ¿hasta cuántas, señor Ministro?

La redundancia es lo que es técnicamente: que los circuitos sensibles principales que suministran servicio a operaciones básicas de cualquier instalación, aeropuertos o fábricas de yogures, estén duplicados, y en este caso estaban duplicados.

El señor **PRESIDENTE:** Señor García-Arreciado, le ruego que vaya terminando.

El señor **GARCÍA-ARRECIADO BATANERO:** Lamento no haber hablado del futuro, que es quizá lo más importante que nos trae aquí, pero quiero repetir lo que he dicho anteriormente: que tiene nuestro apoyo en todas las medidas que sean precisas para mejorar los tráficoes en Barajas y en el desarrollo del plan director.

La diferencia jurídica sobre si una central está dentro o fuera del recinto de la seguridad de un aeropuerto no se la discuto a usted, que es un experto en eso, yo no. Pero ninguna diferencia jurídica exime al director de las obras y proyectos de AENA, que contrata unos trabajos de geotecnia —con calas incluidas— en los alrededores de Barajas, de comunicar al director de Barajas que esas obras se van a hacer. No sé si lo hizo, pero, si lo hizo, peor, porque la dirección de Barajas no tomó nota de eso, y siempre es peligroso perforar en un sitio donde hay tantas conducciones

bajo tierra. Por tanto, eso no altera en absoluto la imprevisión.

El señor **PRESIDENTE**: Señor García-Arreciado, esto no es un turno de contrarréplica, sino como lo hemos definido en la Mesa de Portavoces: un turno de tres minutos para hacer algunas precisiones.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Ciertamente, señor Presidente. Le pido excusas por haberme excedido, ya que la señora Narbona también quisiera decir algunas palabras.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Narbona, tiene la palabra, pero de la forma que acabo de explicar.

La señora **NARBONA RUIZ**: Medio minuto, señor Presidente.

Señor Ministro, no sé si es usted consciente de la gravedad del reconocimiento que ha hecho de que el proyecto de las obras adjudicadas no han cumplido los requisitos establecidos. Ya me dirá usted si no es así.

Le preguntaba concretamente si el proyecto que se ha adjudicado incluía los proyectos correspondientes a la depuradora, a los vertederos y a todo aquello que pide la declaración de impacto ambiental, o están hechos los proyectos o no están hechos. Simplemente le digo que si no están en el proyecto que ha sido adjudicado, hay una ilegalidad de los mismos, porque no cumplen la legalidad de la declaración de impacto ambiental. Como usted ha señalado el cronograma, ha enseñado los tiempos en que se van a llevar a cabo una serie de instalaciones, y no aparece la depuradora o no aparecen los vertederos, no sé si porque no existe el proyecto. Quiero reiterarle que éste es un tema grave.

En segundo lugar, decirle que cuando usted afirma que se han provisionado 16.000 millones de pesetas para hacer frente a las medidas correctoras, me gustaría saber qué entiende por provisionar, porque en el presupuesto de AENA de este año no veo, con nombre y apellidos y con clara identificación, ni siquiera la cantidad que la declaración de impacto ambiental pedía que existiera un año después para comenzar a configurar el fondo y que era de 2.000 millones de pesetas.

Por último, señor Ministro, no pueden ustedes escudarse en que en ocho meses no han podido hacer cosas que la declaración de impacto ambiental pedía que se hicieran en tres meses. Pero, por hablar de tiempos, tampoco es cierto que la declaración de impacto ambiental haya tardado tres años en hacerse. La declaración de impacto ambiental se hace cuando la información pública y la documentación se completa, y eso no sucedió hasta noviembre de 1995; fue en ese momento cuando la Secretaría de Estado de Medio Ambiente tuvo todos los datos para hacer la declaración de impacto ambiental, porque hasta ese momento se carecía de información mínima y del rigor suficiente como para hacerla. Se ha hecho en un tiempo récord, ya veremos cuánto se tarda en hacer otras.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Fernández.

El señor **FERNÁNDEZ SÁNCHEZ**: Señor Ministro, yo creo, a no ser que haya sido un lapsus por su parte, que nos está vendiendo la tercera pista de Barajas como definitiva, pero en su intervención no ha hablado de una cuarta pista, de lo cual creo que quedará constancia escrita. No obstante, le tengo que recordar que la declaración de impacto ambiental solamente le autoriza a la construcción de una pista y de aquellas instalaciones complementarias que sean necesarias.

También le tengo que decir que ha habido una adjudicación de obras que, por nuestra parte, consideramos que está fuera de lugar, porque la declaración de impacto ambiental no está aprobada definitivamente, no es que lo diga yo, es que lo dice el Secretario General Técnico del Ministerio de Medio Ambiente, don Carlos Vázquez. El 26 de noviembre de 1996 no estaba aprobada definitivamente la declaración de impacto ambiental, con lo cual, señor Ministro, creo que está cometiendo una grave irregularidad, pues adjudica unas obras que todavía no tienen el visto bueno. Ésta será una irregularidad más que habrá que imputarle a su currículum.

Otra irregularidad, a mi juicio, ha sido la pista de rodadura, que ya está construida; pista de rodadura paralela a una de las dos existentes. Esa pista, que correspondía a la primera fase de las obras de ampliación, está construida antes de adjudicar las obras, señor Ministro. Eso lo tendrá que explicar, porque yo se lo voy a preguntar en sucesivas ocasiones.

Hay otro dato importante de reseñar, y es que la declaración de impacto ambiental cuenta con más de 10.000 alegaciones, una cifra tremenda. Hay una insatisfacción general que demuestra que la ampliación de Barajas no es la solución que los ciudadanos desean, por lo menos los ciudadanos que se ven afectados por este proyecto.

Dentro de las alegaciones, las hay de diverso orden. Unas hacen referencia a que se impacta sobre áreas naturales protegidas, otras cuestionan la localización en esta actuación y las hay de distinto carácter.

Su señoría se ha dejado llevar por una alternativa que me parece entrever que ni usted mismo comparte: que la solución del futuro aeropuerto de Madrid no es Barajas, eso usted lo sabe. Únicamente por intereses distintos va a seguir con este proyecto, pero lo lógico sería hacer lo que se realiza en otros países europeos. Si en otros grandes aeropuertos europeos hay dos pistas y funcionan correctamente, ¿por qué aquí no pueden funcionar? Aparte de esa diferencia del cruce de pistas hay otras, como que no hay espacio aéreo suficiente. Ya pueden poner la infraestructura que se les ocurra, que el proyecto no va a ser viable en el futuro.

Señor Ministro, yo le pediría que reconsiderase estas decisiones, porque alternativas las hay. Creo que conocerá la del SEPLA, de 1991 ó 1992, en la que sugieren que Torrejón, haciendo una inversión que posiblemente no superaría la que se prevé aquí, podría ser viable, ya que tiene mayor espacio aéreo, podrían ir dos terminales paralelas y

otra en el centro, que es el modelo más habitual. (**El señor Ortiz González hace signos negativos.**) Ésta es una cuestión, señor Ortiz, de carácter técnico. No sé si usted entiende mucho de estas cuestiones, no lo pongo en duda, pero ésa es una solución que se da en otros aeropuertos internacionales importantes y, por tanto, aquí técnicamente también es viable.

Nada más.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Sedó tiene la palabra.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Voy a hacer una muy breve consideración, señor Ministro, respecto a plazos.

Cualquier plazo que nos dé es mañana o pasado. En esta Comisión tenemos experiencia sobre esta materia. El anterior Ministro nos daba muchos plazos, incluso el actual Presidente de la Comisión, entonces portavoz, y yo, en algunas intervenciones que figuran en el «Diario de Sesiones», le convencimos de alargarlos porque era muy difícil cumplirlos. El PDI y el Plan hidrológico tendrían que estar en marcha desde hace no sé cuántos años ya.

Por tanto, lo que le pediría es que tuviera cuidado con los plazos, porque 1998 es pasado mañana.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Ortiz tiene la palabra.

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: Simplemente, señor Presidente, deseo renovar la confianza en la política del Gobierno y del Ministerio, que como decía en mi primera intervención se refiere también a las personas del equipo del señor Ministro.

Coincido, una vez más, en el análisis que ha hecho el Ministro en esta segunda intervención de las razones que han llevado a la situación actual, que nuevamente mi amigo, a pesar de todo, el señor García-Arreciado, ha querido escamotear, centrando su atención en el desdichado accidente de diciembre del año pasado, y sin abundar, como habría sido lógico —aunque lo ha hecho en términos de apoyo, lo cual se le agradece—, en el análisis que el señor Ministro nos ha presentado de las causas que han llevado a la situación actual y en dónde está el verdadero problema. El verdadero problema está en que contamos con un aeropuerto de Barajas lleno de restricciones y de limitaciones, en la capacidad del ATC, en la capacidad de la terminal, en las limitaciones relativas al espacio aéreo, en la falta de controladores en términos suficientes, etcétera, todo un conjunto de causas, que, por decirlo así, han estallado, señor García-Arreciado, en los meses de septiembre, octubre y noviembre en unas circunstancias muy precisas que ha explicado con toda claridad el señor Ministro y que explican lo que ha sido en esta segunda intervención su interrogación fundamental: por qué han funcionado bien las cosas mientras ha gobernado el Partido Socialista y por qué han dejado de funcionar bien desde que el Partido Popular se ha hecho cargo del Gobierno, del Ministerio de Fomento y del organismo Aeropuertos Nacionales.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Ministro tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Arias-Salgado y Montalvo): No he pronunciado ni una sola palabra crítica contra el plan director aprobado en diciembre de 1991; ni una sola palabra crítica. Lo que he dicho es que, teniendo un plan director en diciembre de 1991, a mayo de 1996 no se ha ejecutado. Eso es lo que he criticado, señor Diputado; no he criticado en absoluto la configuración del plan. Tiene cosas buenas, como todos los planes, y cosas con las que se puede estar más o menos de acuerdo. En todo caso, es un instrumento de trabajo útil, porque todas las administraciones públicas, como es lógico, dejan instrumentos de trabajo útiles, y ese plan director es extraordinariamente útil. Y porque es extraordinariamente útil no hemos hecho lo que hicieron ustedes, que es coger el plan director del aeropuerto de Barajas de Unión de Centro Democrático y tirarlo a la basura, y estar, eso sí, perdiendo el tiempo hasta el año 1991. Nosotros hemos aprovechado este plan director de infraestructuras porque nos gusta aprovechar las cosas buenas que se hacen, vengan de donde vengan.

Sus palabras en relación con el director del aeropuerto, permítame que se lo diga, señor García-Arreciado, implican que no acaba de comprender cómo se desarrolla el complejo de funciones que podríamos resumir en el concepto de tráfico aéreo. Por poner un ejemplo: los controladores no siguen instrucciones de nadie; aplican autónomamente un reglamento, y no hay ninguna relación, ni de jerarquía ni de autoridad ni de coordinación, entre el director del aeropuerto y los controladores; ninguna. Todo el sistema aeroportuario, y dentro del sistema aeroportuario el subsistema de tráfico aéreo, es una suma de funciones autónomas. Por eso, el sistema es complejo y, además de complejo, interactivo. Por eso está concebido para que no pueda tener nunca una puntualidad al cien por cien, porque es imposible alcanzarla. Comprendiendo la naturaleza compleja e interactiva del sistema, se podrá comprender cómo el director del aeropuerto tiene una funciones y no otras. Y tiene muy pocas, por no decir que casi ninguna, en relación con el tráfico aéreo.

Pero le voy a decir más: una de las singularidades que llama la atención es que no hay un reglamento de funcionamiento del aeropuerto de Barajas; hay una serie de normas fragmentarias, de procedimientos más o menos regulados, pero que funcionan un poco a su aire. De tal manera que no hay regulación, por ejemplo, en las relaciones entre el director del aeropuerto y las compañías aéreas; no se sabe cuál es la naturaleza jurídica del órgano director de aeropuertos, porque tiene competencias administrativas y funciones sujetas al derecho privado. Quiere decirse, señor García-Arreciado, que las insuficiencias, por una parte, y la complejidad del sistema, por otra, implican la exigencia de un mayor rigor a la hora de pronunciarse sobre la gestión de un determinado cargo directivo.

Señora Narbona, este Gobierno ha adjudicado la pista de acuerdo con el pliego de condiciones que ustedes elaboraron y dejaron publicado en el «Boletín Oficial del Estado», después ya de las elecciones, me atrevería incluso a

decir que porque en el fondo no podrían dejar ustedes de sentir un cierto pudor por no haber sido capaces de agilizar en mayor medida el procedimiento administrativo. La adjudicación que se ha hecho de la pista está ajustada al pliego de condiciones. Como ustedes hicieron el pliego de condiciones y ustedes son los autores del dictamen de impacto ambiental, tengo que suponer que el pliego de condiciones que ustedes elaboraron se adecua perfectamente al dictamen de impacto ambiental que ustedes elaboraron, porque si existiera una contradicción entre el dictamen y el pliego sería una contradicción suya, pero nunca de este Gobierno.

Señoría, por mucho que se esfuerce, tardar tres años y medio en elaborar una declaración de impacto ambiental no puede ser objeto de una calificación de eficacia administrativa. El primero de diciembre de 1992 se hace la remisión del estudio ambiental previo; el 11 de julio de 1994 sale a información pública el mismo; en octubre de 1994 se remiten las alegaciones presentadas durante el período de información pública, y en abril de 1996 se publica en el «Boletín Oficial del Estado». Es decir, entre octubre de 1994 y abril de 1996 pasan casi dos años para estudiar las alegaciones que se han hecho en el período de información pública, señoría. Creo que es un período lo suficientemente largo como para poder analizar, no una vez sino varias veces, todas las alegaciones formuladas. Ésos son los datos reales. Lo demás está muy bien a efectos del debate, pero no forma parte ni de los hechos ni de los datos.

Espero que S. S. no incurra en ese defecto que tantas veces denunciaba Ortega y Gasset como uno de los grandes defectos de los polemistas españoles. Decía: España es el único país donde se discute el dato. Claro, cuando se discute el dato no hay manera de llegar a ningún tipo de conclusión. Los datos son los datos y hablan por sí solos, sin necesidad de que extrapolemos ninguna conclusión.

Señor Fernández, creo que me expreso con suficiente claridad, pero si no lo he hecho, le pido disculpas. No hay cuarta pista, no va a haber cuarta pista. No sé por qué su subconsciente le ha llevado a la idea de la cuarta pista. Lo que dije es que en el plan director que elaboraron los gobiernos de Unión Centro Democrático se preveían cuatro

pistas porque entonces no existían las limitaciones medioambientales que se producen en el año 1996, y posiblemente entonces hubieran sido posible cuatro pistas. Hoy ya no es posible y, por consiguiente, de acuerdo con la declaración de impacto medioambiental es posible una tercera pista y no es posible la cuarta.

Por lo demás, agradezco todas las opiniones técnicas que S. S. ha formulado y que son perfectamente razonables. Imagínese lo que es la polémica sobre las futuras pistas, la polémica sobre el segundo aeropuerto, la polémica sobre la viabilidad del espacio aéreo de Torrejón o la no viabilidad. Eso nos llevaría extraordinariamente lejos. Lo que le puedo trasladar a usted es que, desde una responsabilidad de gobierno, en estos momentos no hay opción, señoría, ni intereses, ni bromas. Si queremos hacer un segundo aeropuerto fuera de la ampliación de Barajas necesitaremos cinco años. Si usted quiere que España pierda durante los próximos cinco años capacidad de tráfico aéreo y se pierda la importancia estratégica de Madrid como uno de los centros nudaes de distribución del tráfico aeroportuario a escala europea y planetaria, vamos hacia el segundo aeropuerto con carácter inmediato y abandonamos la tercera pista.

En este momento, señoría, si se quiere ejercer la responsabilidad, no hay opción. Es imprescindible no ya hacer la tercera pista, sino hacerla urgentemente. Y lo haremos —insisto en ello una vez más— cumpliendo con el máximo rigor posible todas las exigencias de la declaración de impacto ambiental.

Señor Sedó, estoy deseoso de acordar los plazos —creo que lo voy a hacer muy pronto— con el Gobierno de la Generalitat para poner en marcha el proceso de construcción de la ampliación del aeropuerto de Barcelona (**El señor Sedó i Marsal: Y el de aquí también.**) Aquí expondré el acuerdo al que hayamos llegado con la Generalitat.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor Ministro, por su extensa comparecencia.

Se levanta la sesión.

Eran las dos y veinte de la tarde.